Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 października 1935 r. | NR. 29

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Plenarne zebranie Izby

Dnia 7 października odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby Senatora Stanisława Tora trzecie Plenarne Zebranie Izby w bieżącej kadencji. Otwierając to zebranie Prezes Izby wygłosił przemówienie treści następującej:

„Nie jest może wykluczone, iż prace, dokonane przez nas w ciągu sześciu miesięcy, spotkają się z życzliwą oceną Panów Radców, tem niemniej poczuwam się do obowiązku podkreślić, że z wielu istotnych względów nie możemy poprzestać na dotychczasowej wydajności naszej Izby. Nie pozwalają nam na to bowiem te liczne i tak bardzo dotkliwie odczuwane niedomagania, jakie w każdej nieomal dziedzinie naszego życia gospodarczego napotykamy.

Jeżeli chodzi o lądową część okręgu naszej Izby, to zdać sobie winniśmy sprawę z tego, iż nasze usiłowania nad gospodarczem podniesieniem tego okręgu nie wydadzą rezultatów konkretnych i trwałych, jeżeli nie zostanie uwzględniony nasz postulat specjalnego programu gospodarczego dla tego okręgu. Nie będę tu powtarzał tych momentów, które uzasadniają konieczność takiego programu, gdyż dałem pod tym względem wyraz moim zapatrywaniom na pierwszem zebraniu plenarnem. Pragnę jednak z całym naciskiem zaznaczyć, że już najwyższy czas, aby okręg nasz spotkał się ze strony wszystkich miarodajnych czynników z potraktowaniem, świadczącem o zrozumieniu, że sprawy gospodarcze winne być tu na pierwszym planie, że tym sprawom ustąpić winny miejsca wszelkie inne względy, czy to formalno- administracyjne, czy polityczne, czy personalne. Winno zwyciężyć ogólne przeświadczenie, że wyrazem wszelkich poczynań politycznych w naszym okręgu mogą być tylko poczynania, mające charakter gospodarczy. — Naszym obowiązkiem jest doprowadzić do tego, by tak się stało.

Spodziewam się, że realizacji tego zadania sprzyjać będzie w dużej mierze ta okoliczność, że w gronie naszem posiadamy 4-ch członków ciał ustawodawczych, którzy jako reprezentanci życia gospodarczego, będą mogli przy każdej sposobności położyć swój ważki głos na szali, przemawiającej za słusznością naszego stanowiska i naszych postulatów.

Jeżeli chodzi natomiast o biuro Izby, to dążyć będziemy do wypełnienia omawianego zadania przez powołanie do życia wydziału dla spraw gospodarczego rozwoju okręgu naszej Izby. W łonie Prezydjum doszliśmy do stwierdzenia, że nie wystarczy, aby sprawy gospodarcze okręgu opracowywane były dorywczo przez ten, czy inny referat, zależnie od charakteru danej sprawy, lecz że winno się je traktować jako kompleks osobnych zagadnień, jako całość w specjalnym wydziale.

Z rozwojem gospodarczym naszego okręgu łączy się ściśle sprawa Gdańska i sprawa rozwoju Gdyni.

W odniesieniu do Gdańska poczyniliśmy w ostatnich miesiącach zbyt smutne doświadczenia, abyśmy nie mieli zwrócić baczniejszej uwagi na wszystko, co dotyczy naszych stosunków gospodarczych z Gdańskiem. Widzimy bowiem z jednej strony lojalne usto-

sunkowanie się państwa naszego do Wolnego Miasta, przyjmujemy na siebie zobowiązania, zmierzające do zapewnienia jego egzystencji, widzimy również, że z krzywdą dla Pomorza niektóre gałęzie przemysłu uważają rynek gdański jako rynek eksportowy i odpowiednio do tego kalkulują ceny swoich wyrobów, wywożonych na ten rynek, a z drugiej strony mamy ciągłe trudności z Gdańskiem, spotykamy się z bojkotem naszych towarów z jego strony, z łamaniem obowiązujących umów z Polską, a nasz handel i przemysł narażone są na coraz to nowe trudności i straty, pomimo, że równocześnie ten sam Gdańsk rości sobie pretensje do silnej penetracji handlowej w naszym okręgu.

Z powyższych względów muszą badania nad problemem gdańskim stanowić jedno z czołowych zadań naszych, byśmy mogli chronić nasze życie gospodarcze przed dalszemi stratami i wyciągać właściwe wnioski z rozwoju wypadków i układu stosunków między nami a Gdańskiem.

Zwracając teraz uwagę naszą na teren gdyński, odnosimy silne wrażenie, że ten żywiołowy napływ twórczych sił do Gdyni, jaki stale obserwujemy, nie jest dostatecznie wykorzystany i odpowiednio ujęty, dla dobra rozwoju Gdyni. Przeciwnie, niezrozumienie istotnych potrzeb i możliwości rozwojowych naszego miasta portowego, ociąganie się ze zmianą przepisów prawnych, niedostosowanych do wymogów Gdyni, niesharmonizowanie tendencji poszczególnych czynników, zaangażowanych w jej rozbudowie i brak kompetencji do regulowania szeregu najważniejszych spraw na miejscu i bezpośrednio, hamują rozwój tego miasta w sposób sztuczny i z dużą stratą dla gospodarki państwa.

Wystarczy uważniejszy rzut oka na sposób, w jaki Gdynia się buduje, by przekonać się, że coś tu nie jest w porządku. Wystarczy zwrócić uwagę na trasę kolejową, która przecina Gdynię przez całą jej długość i zmierzyć wzrokiem tę pustą przestrzeń, która rozciąga się między torami kolejowemi a ulicami już zabudowanemi, by stanąć przed natarczywem pytaniem, dlaczego miasto buduje się na peryferjach, a nie w centrum i by dojść do przekonania, że nierozstrzygnięcie sprawy poziomu trasy kolejowej stanowi zatrzymanie prac nad planem regulacyjnym miasta. Nie będę przytaczał dalszych przykładów, gdyż nasuwają się one same uważnemu obserwatorowi warunków, w jakich to miasto rwie się do rozwoju i rozrostu.

Tak samo napotykamy na ogrom braków i niedomagań, jeżeli zwrócimy uwagę na sprawę rozbudowy portu naszego. Brak miejsca dla uplasowania się w nim poważnych gałęzi eksportowych, n. p. drzewa, brak przestrzeni magazynowych dla szeregu artykułów eksportowych, jak n.p. mąka, niedomagania w zakresie obsługi kolejowej, obsługi dźwigów, i inne trudności, ujawniające się z całą siłą, przy równoczesnem prowadzeniu rozbudowy portu w kierunku, nie mającym wiele wspólnego z bieżącemi potrzebami naszego obrotu towarowego, świadczą, że i na tym odcinku nie zdołaliśmy jeszcze ustalić sobie, w jakiej kolejności winna posuwać się rozbudowa portu i jaka jest doniosłość i waga poszczególnych zagadnień, złączonych z handlowym i przemysłowym rozwojem portu gdyńskiego.

Dlatego też winniśmy tym zasadniczym problemom poświęcić specjalną troskę naszą, powinniśmy doprowadzić do tego, by w stosunku do Gdyni zapanowało ogólne przekonanie, na wszystkich odcinkach naszej administracji publicznej, że Gdynia jest nietylko jednym z najważniejszych problemów gospodarczych bieżącej chwili, ale że ponadto problem ten wymaga uporządkowania i jasnego określenia tak czasu, jak i sposobu oddziaływania wszystkich współczynników, tworzących tę wielką Gdynię.

Jestem przekonany, że, zwracając naszą uwagę ku tym zagadnieniom, uświadamiamy sobie równocześnie, że nie kto inny, jak nasz samorząd gospodarczy powinien złączone z tem problemy wszechstronnie naświetlić, wyrobić sobie swoje zdanie o tych sprawach i naprowadzić wspomniane współczynniki na właściwą drogę. W związku z tem mogło Prezydjum Izby zająć tylko takie stanowisko, jakiemu dało wyraz na ostatniem posiedzeniu w dniu 24 września b. r. kiedy zdecydowało się na zwiększenie aparatu wykonawczego Izby, nawet pomimo trudności budżetowych, z któremi Prezydjum bardzo poważnie się liczy.

Mówiąc o powyższych zadaniach, nie mogę oczywiście w tej chwili przedstawić Panom bliższych szczegółów, któreby wyjaśniły, jakie będzie nasze stanowisko w poszczególnych zagadnieniach. Uważam jednakże, że winniśmy już dzisiaj dać wyraz zasadniczemu stanowisku naszemu w poruszanych sprawach. że winniśmy zaznaczyć wobec zainteresowanych Ministerstw, iż widzimy istniejące braki i zaraportować o przystąpieniu do prac nad sformułowaniem naszych konkretnych postulatów. Moment po temu jest ze wszechmiar odpowiedni, gdyż z jednej strony ciała ustawodawcze rozpoczynają swoją pracę, a z drugiej strony tendencje, ujawniające się z czynników decydujących o zdecydowanym zwrocie naszej polityki wewnętrznej i nastawieniu jej na zagadnienia gospodarcze, jako zagadnienia dzisiaj najważniejsze i najbardziej istotne.

To też pozwolę sobie na zakończenie swego przemówienia zgłosić wniosek. aby-

śmy za pośrednictwem Pana Ministra Przemysłu i Handlu wystosowali do zainteresowanych temi sprawami Ministerstw rezolucje odzwierciadlające nasze zasadnicze ustosunkowanie się do omawianych problemów.

Rezolucje zgłoszone przez Pana Prezesa miały brzmienie następujące:

Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, odbyte w dniu 7 października 1935 r., zwraca się z prośbą do Pana Ministra o rozpatrzenie i powzięcie decyzji, względnie interwencję w odpowiednich resortach ministerjalnych w następujących sprawach:

1) Sytuacja gospodarcza Pomorza:

Z uwagi na eksponowane pod względem gospodarczym położenie okręgu Izby i jego znaczenie, jako dostępu Polski do morza, zachodzi pilna potrzeba otoczenia specjalną troską naszego okręgu izbowego, któraby przyśpieszyła tempo rozwoju gospodarczego i zwiększyła udział elementu polskiego w życiu gospodarczem.

2) Dalsza rozbudowa portu:

Powodując się troską o dalszy rozwój portu gdyńskiego, który przy dzisiejszym stanie rozbudowy i wyposażenia dla braku odpowiednio przygotowanych terenów i potrzebnej ilości magazynów, nie może zwiększyć swego przeładunku w szeregu artykułów, prosi Izba Pana Ministra o zapewnienie portowi dalszych możliwości jego rozbudowy.

Izba stwierdza, że ze szkodą dla naszego życia gospodarczego odsunięte zostało na dłuższy okres czasu przygotowanie terenów wzdłuż projektowanego kanału przemysłowego, wskutek czego nie może być zwiększony eksport niektórych artykułów masowych przez Gdynię i opóźniony zostaje rozwój przemysłu portowego.

3) Rozszerzenie kompetencji władz administracji ogólnej w Gdyni.

Wobec silnego wzrostu zainteresowania Gdynią ze strony kapitałów prywatnych tak polskich, jak i zagranicznych i żywiołowego napływu do niej elementów twórczych z całego kraju, uważa Izba za wysoce szkodliwe trudności, na jakie inicjatywa ta napotyka, na skutek niedostosowania szeregu przepisów prawnych do warunków rozwojowych miasta portowego, jak również z powodu braku na miejscu kompetentnych władz.

Dlatego zwraca się Izba do Pana Ministra z prośbą o interwencję we właściwych resortach ministerjalnych, by nadane zostały gdyńskiej władzy administracji ogólnej kompetencje, niezbędne do skutecznego i samodzielnego regulowania spraw, związanych z rozbudową i gospodarczym rozwojem Gdyni, oraz najbliższego okręgu, stanowiącego sferę jej zainteresowań.

Ponadto podkreśla Izba konieczność zainstalowania w Gdyni wszystkich instytucyj, niezbędnych dla administrowania spraw natury gospodarczej, socjalnej i innej, których duży zakres koncentruje się w Gdyni z uwagi na jej wybitną pozycję gospodarczą i to tak dalece, że uzależnianie w tym względzie Gdyni od urzędów, znajdujących się w odległych miastach, jest w obecnych warunkach wysoce szkodliwe dla jej rozwoju.

4) Zabudowa Gdyni:

Izba poczuwa się do obowiązku zwrócenia uwagi czynników miarodajnych na wysoce nieodpowiedni i szkodliwy dla rozwoju Gdyni sposób jej zabudowy. Stwierdzając, że przyczyną tego stanu rzeczy jest w pierwszym rzędzie nierozstrzygnięcie przez Ministerstwo Komunikacji sprawy poziomu torów kolejowych, przecinających Gdynię w całej jej długości, jakoteż nieustalenie miejsca przyszłego dworca kolejowego, które to sprawy wstrzymują pracę nad planem regulacyjnym i spowodowały całkowite zatrzymanie zabudowy centrum miasta, a następnie niedostateczne wyposażenie organów wykonywujących nadzór nad budownictwem gdyńskiem, uprasza Pana Ministra o spowodowanie właściwych resortów do usunięcia tych braków.

5) Stosunki gospodarcze z Gdańskiem:

Ponieważ trudności, wywoływane zarządzeniami Senatu W. M. Gdańska, powziętemi niezgodnie z treścią obowiązujących umów polsko-gdańskich, oddziaływują wysoce niekorzystnie na życie gospodarcze okręgu Izby, narażając je na ciężkie straty, prosi Izba Pana Ministra o wywarcie swego wpływu, aby interesy gospodarcze okręgu Izby były należycie uwzględniane przy zawieraniu umów z Gdańskiem.

Rezolucje te przyjęte zostały przez Plenarne zebranie jednogłośnie.

W dalszym ciągu zebrania wicedyrektor Izby zdał sprawozdanie z działalności Izby za okres od 28 marca do 1 października b.r. i podkreślił w niem szereg problemów, które stanowiły przedmiot prac Izby. Po przedstawieniu biegu prac organizacyjnych, jak ukonstytuowanie się komisyj Izbowych i poruszonych przez nie spraw, p. Dyr. Kawczyński dał przegląd zagadnień, którym Izba poświęciła we wskazanym okresie najwięcej uwagi.

Poruszając kompleks spraw gdańskich — któremi Izba zajmowała się szczególnie intensywnie w związku z dewaluacją guldena, p. Dyr. Kawczyński m. in. zaznaczył:

„Ze względu na to, że dewaluacja guldena i wprowadzone następnie ograniczenia dewizowe w Gdańsku, naraziły na duże stra-

ty szereg firm handlowych i przemysłowych naszego okręgu, uniemożliwiając im utrzymywanie normalnych stosunków gospodarczych z Wolnem Miastem, zebrała Izba dane o wysokości tych strat i przedstawiła je miarodajnym czynnikom, jako materjał do przeciwdziałania zarządzeniom walutowo - finansowym Senatu Gdańskiego. Obecnie bada Izba wysokość zapotrzebowania dewiz na pokrycie dostaw przemysłu naszego okręgu do Gdańska. Dane te zostaną zużytkowane przy zapowiadanych rokowaniach z Gdańskiem. Wszystkie zarządzenia Gdańska, mające na celu niedopuszczenie towarów polskich na teren Wolnego Miasta, notuje Izba i składa o tem raporty do właściwych władz.

Wzmiankowane perturbacje gospodarcze, wywołane przez Gdańsk, zawisły również całą grozą nad rozwojem naszego portu. Ta okoliczność spowodowała Izbę do przeprowadzenia badań nad warunkami konkurencyjności Gdyni w stosunku do Gdańska. Główną uwagę poświęciła Izba sprawie kosztów utrzymania w Gdyni, przyczem doprowadziła częściowo do unormowania cen artykułów pierwszej potrzeby, a równocześnie wykazała braki organizacyjne handlu gdyńskiego i podjęła się ich naprawy. Izba osiągnęła pozytywne rezultaty w tym względzie przez powołanie do życia nowych organizacyj branżowych w detalicznym handlu gdyńskim i przez zorganizowanie hurtowni z poważnym kapitałem zakładowym, przyczem wciągnięto do tej akcji kilku poważniejszych kupców naszego okręgu.

Opierając się na rocznem doświadczeniu z zakresu dostaw artykułów spożywczych do Wolnego Miasta, uskuteczniany na podstawie specjalnych umów branżowych polsko-gdańskich, zagwarantowała Izba dostawcom pomorskim efektywniejszą obronę ich interesów, niż to miało miejsce w poprzednim okresie.

Izba utworzyła trzy związki branżowe, a mianowicie: Polski Związek Eksporterów Drobiu i Jaj w Gdyni, Pomorski Związek Eksporterów Ryb w Gdyni, oraz Związek Eksporterów Paszy. Ostatnie dwa związki uznane zostały za kontrahentów branżowych do rokowań z Gdańskiem i powierzono im kontrolę nad dostawami, jakoteż warunkami kupna ze strony kupców gdańskich. Odnośnie dostaw drobiu podjęła się Izba na okres przejściowy wystawiania zaświadczeń wywozowych. Całość zagadnień, związanych z temi dostawami, jest obserwowana i opracowywana przez Izbę.

Na miejsce byłego członka Komisji Rozdzielczej w Toruniu, która jest organem, powołanym do regulowania sprawy dostaw żywności z Pomorza do Gdańska, p. dyrektora Henryka Krupskiego, wyznaczony został na wniosek Izby p. Poseł Marchlewski, a na członka Komisji Rewizyjnej p. Radca Melerski. Stały udział w pracach Komisji bierze również p. Radca Mack, który piastuje w niej stanowisko Wiceprzewodniczącego.

Przechodząc do spraw związanych z naszym obrotem zagranicznym p. Dyr. Kawczyński wskazał, że w zakresie spraw eksportowych uzyskała Izba pomoc finansową w granicach od 8 — 20% wartości towaru fob port polski dla następujących artykułów przemysłowych: wyroby żeliwne, wanny, sanitarja, maszyny i narzędzia rolnicze, meble, klepki do beczek, parkiety, fryzy, listwy do ram i obuwie gumowe, że w opracowaniu znajduje się pomoc finansowa dla eksportu pianin na rynek angielski i do Kolonij Brytyjskich, wyrobów żeliwnych na rynki skandynawskie, oraz drewnianych drzwi płytowych na rynek angielski.

Interwencje Izby w sprawie przyśpieszenia wypłaty omawianej pomocy finansowej nie zostały dostatecznie uwzględnione.

Na korzyść eksportu zboża podjęła się Izba interwencji w sprawie wygórowanych cen worków, służących do opakowania mąki eksportowej i wyjaśniła sprawę powtórnego przeważania zboża w Gdańsku za pomocą wag automatycznych.

Izba prowadzi w dalszym ciągu Zakłady Badania Masła w Gdyni i Bydgoszczy, zreorganizowawszy ten ostatni stosownie do wymogów Ministerstwa Rolnictwa.

Zaznaczyć jeszcze wypada, że Izba zorganizowała udział eksporterów naszego okręgu w naradach z Międzyministerjalną Komisją Eksportową, oraz w konferencjach z p. Konsulem Obrębskim z Marsylji i referentem handlowym Polskiego Konsulatu w Kairze.

b) W dziedzinie importu wystosowała Izba memorjał do Ministerstwa Przemysłu i Handlu w sprawie zwiększenia kontyngentów przywozowych na skóry dla firm, osiadłych w porcie. Izba zajęła się sprawą zwolnienia od cła surowców oleistych, niezbędnych dla utrzymania w ruchu Zakładów Przemysłu Tłuszczowego „Union" w Gdyni. — Przedstawiliśmy miarodajnym czynnikom szkodliwą dla naszego portu nieproporcjonalność podziału kontyngentów przywozowych między importerów gdyńskich a gdańskich na kawę, herbatę i ziarna kakaowe. — Uporządkowaliśmy sprawę importu bananów z Hiszpanji, z uwzględnieniem postanowień umowy handlowej polsko- hiszpańskiej. Doprowadziliśmy do końca zleconą Izbie kontrolę nad dystrybucją importowanych owoców południowych i ustaliliśmy klucz przerobu importowanych owoców suszonych przez istniejace na terenie portu zakłady t. zw. przemysłu handlowego.

Dzięki interwencji naszej Izby cofnięte zostało zarządzenie, które miało wejść w ży-

cie z dniem 1 października b. r., a które znosiło możliwość clenia towarów w kilku partjach za jednem pozwoleniem przywozowem. Nastąpiło zliberalizowanie zarządzenia w tym sensie, że za jednem zezwoleniem przywozu można clić przywieziony towar w 5-ciu partjach.

Wobec szczególnego znaczenia, jakiego dzisiaj nabiera sprawa wzmożenia eksportu, głównie z uwagi na nasz bilans handlowy, Izba opracowała projekt reorganizacji swych agend, związanych z eksportem.

Omawiając skolei prace Izby w zakresie spraw portowych p. Dyr. Kawczyński powiedział: „Już poprzednio wymieniłem szereg prac Izby, które łączą się także ściśle z rozwojem naszego portu. Tu pragnę nadmienić, że Izba brała żywy udział we wszystkich pracach, zmierzających do urządzenia arbitrażu bawełny w porcie. Przeprowadziliśmy po dłuższych staraniach uznanie dostaw okrętowych za eksport i przyznanie pomocy finansowej na dostawy mięsa, tłuszczów, wyrobów mięsnych, jaj, masła i drobiu. Dzięki temu wzrosły dostawy okrętowe tych artykułów o przeszło 300%, w porównaniu z początkiem b. r. Opracowujemy teraz sprawę pomocy finansowej dla dostaw artykułów technicznych.

Opracowaliśmy zasady standaryzacji konserw rybnych.

Wystąpiliśmy z memorjałem w sprawie liberalnego stosowania ulg podatkowych wobec gdyńskich przedsiębiorstw.

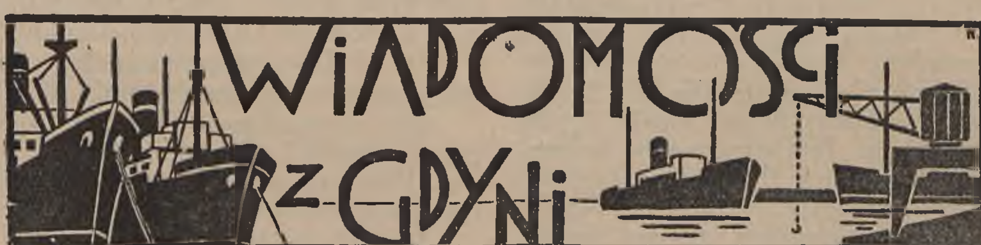
W związku z pracami nad aktywizacją naszego bilansu handlowego przygotowaliśmy materjały, dotyczące rozbudowy polskich linij okrętowych. W krótkim czasie wykończone zostaną, prowadzone już od dłuższego czasu, prace nad reorganizacją rzeczoznawstwa portowego.

W okresie sprawozdawczym zaprzysięgła Izba 7-miu nowych rzeczoznawców portowych.

Specjalną uwagę poświęciliśmy zagadnieniom, złączonym z rozbudową miasta i portu Gdyni. Odbyliśmy w tych sprawach kilka konferencyj z czynnikami zainteresowanemi. Zebrany materjał posłuży nam do sformułowania wniosków, mających znaczenie dla uporządkowania tych zasadniczych zagadnień dla rozwoju Gdyni.

W dalszym ciągu sprawozdania poruszone były sprawy socjalne, podatkowe komunikacyjne, szkolne i szereg innych, stanowiących przedmiot stałych prac Izby.

Po przyjęciu do wiadomości tego sprawozdania Plenarne Zebranie przystąpiło do rozpatrzenia preliminarza budżetu Izby na rok 1936, który to preliminarz zamykający się kwotą 461.400 złotych, Plenarne zebranie zatwierdziło.



ZŁOŻENIE MANDATU RADCY I WICEPREZESA IZBY PRZEZ POSŁA TADEUSZA MARCHLEWSKIEGO.

W dniu 7 października poseł Tadeusz Marchlewski złożył na ręce Prezesa naszej Izby senatora Stanisława Tora mandat radcy i wiceprezesa Izby. Na miejsce jego wszedł z listy zastępców p. Paweł Billert, właściciel składu galanterji skórzanej i kolektury Loterji Państwowej w Toruniu.

GOŚĆ BELGIJSKI W GDYNI.

Dnia 12 bm. przyjechał z Warszawy do Gdyni, bawiący obecnie w Polsce generalny dyrektor Centralnego Komitetu Przemysłu Belgijskiego p. Gustave L. Gerard. Gość belgijski złożył wizytę w Urzędzie Morskim w towarzystwie konsula belgijskiego w Gdyni p. Giacomini oraz przedstawiciela Izby Przemysłowo - Handlowej p. redaktora Godlewskiego. Następnie wymienieni zwiedzili port i jego urządzenia podczas czego wyjaśnień udzielał dyrektor Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowski. Następnie gość zwiedził olejarnię „Union“, Łuszczarnię Ryżu i Chłodnię Portową, poczem był podejmowany śniadaniem przez naszą Izbę, którą reprezentował wiceprezes dyr. F. Kollat w zastępstwie nieobecnego prezesa senatora Stanisława Tora.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU SIERPNIU B.R. ORAZ W OKRESIE 3-CH KWARTAŁÓW B.R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w miesiącu *wrześniu br. 639.836,7 ton* wobec rekordowych 754.448,5 ton w mies. sierpniu rb. oraz 639.959,7 ton w mies. wrześniu 1934 r.

W okresie 3-ch pierwszych kwartałów rb. (1. I. 35 r. — 30. IX. 35 r.) ogólne obroty towarowe zamorskie, import łącznie z ekspor-

tem wyniosły 5.516.189,5 ton, podczas gdy w tym samym okresie 1934 r. wyniosły 5.206.326 ton, wykazując 5,9%-owy wzrost.

Szczegółową ilustrację obrotów zamorskich importu i eksportu w okresie 3-ch pierwszych kwartałów rb. w porównaniu z rokiem ubiegłym jest poniższe zestawienie:

Od pocz. roku (styczeń — wrzesień) 1935 r.

Import	*Eksport*	*Razem*
775.820,5	4.740.369,7	5.516.189,5

Od pocz. roku (styczeń — wrzesień) 1934 r.

Import	*Eksport*	*Razem*
741.711,1	4.464.614,9	5.206.326,—

Import zamorski w okresie 3-ch pierwszych kwartałów rb. w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego wykazuje wzrost 4,5%, eksport zamorski — 6,1%.

Analizując bliżej import zamorski należy stwierdzić, iż naogół szereg pozycyj poważniejszych grup towarowych wykazuje spadek. Do pozycyj importu, które w okresie: styczeń — wrzesień 1935 r. i 1934 r., wykazały spadek należą: nasiona oleiste — 33.189 t. w 1935 r. (65.223 t. w 1934 r.), piryty — 11.908 t. (44.429 t.), tłuszcze zwierz. sur. — 6.491 t. (9.160 t.), fosforyty — 33.554 t. (43.491 t.), żużle Thomasa — 29.951 t. (40.909 t.), bawełna — 55.103 t. (60.969 t.), oraz metale różne — 3.312 t. (1.800 t.) Spadek importu nasion oleistych związany jest z akcją sfer rolniczych i odnośnemi zarządzeniami Min. Przem. i Handlu, mających na celu podniesienie konsumcji krajowych nasion oleistych. Pokaźny spadek surowców dla fabrykacji nawozów sztucznych ma swoje źródło przedewszystkiem w fatalnym stanie rolnictwa oraz w usiłowaniach Rządu do wzmożenia zbytu nawozów sztucznych produkowanych z surowców krajowych. Wzrost importu wywołany został głównie poz. złomu żelaznego — 246.006 t. (235.799 t.), miedzi — 8.624 t. (7.011 t.), ryżu sur. — 52.734 t. (44.780 t.), owoców świeżych — 50.639 t. (16.503 t.), kawy. kakao i herbaty — 9.214 t. (7.118 t.), śledzi świeżych — 4.958 t. (2.233 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 56.160 t. (21.606 t.), juty — 10.020 t. (8.584 t.), oraz szmat 6.278 t. (5.294 t.) Przeszło 100%-owy wzrost importu rud różnych i wypałków pirytowych łączy się z poważnym wzrostem produkcji hutnictwa polskiego oraz znacznem wzmożeniem ekspansji handlowej artykułów hutniczych na Daleki Wschód. — Poważna obniżka cła na owoce południowe, datująca się od końca grudnia r. ub. wywołała trzykrotny wzrost importu owoców świeżych.

Eksport zamorski w okresie 3-ch kwartałów roku bieżącego w porównaniu z rokiem ubiegłym wykazuje wzrost 6,1%. Do pozycyj, dzięki którym wzmógł się eksport należy przedewszystkiem 23.809 ton zboża wywiezionego w b. roku, węgiel eksp. — 3.757.237 t. (3.705.397 t.), wzrost 1,3%, węgiel bunkrowy — 260.652 t. (148.211 t.), cukier — 78.586 t. (74.927 t.), mąka ryżowa — 3.114 t. (1.382 t.), mąka pastewna — 8.052 t. (2.916 t.), słód — 12.935 t. (4.105 t.), koks — 146.247 t. (132.606 t.), napoje alkoholowe — 78.586 t. (74.927 t.), melasa — 14.840 t. (8.730 t.), wytłoki buraczane — 2.354 t. (brak w 1934 r.), bale i słupy — 10.032 t. (4.272 t.), dykty i forniery — 12.213 t. (4.928 t.), meble gięte — 3.099 t. (1.939 t.), oraz cały szereg produktów hutniczych: żelazo surowe i handlowe — 37.693 t. (7.399 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 20.187 t. (15.367 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 9.669 t. (5.041 t.), cynk — 11.287 t. (5.811 t.), blacha cynkowa — 4.550 t. (2.765 t.), oraz materjały nawierzchni kolejowej — 6.451 t. (w 1934 r. brak).

Podkreślić należy bardzo poważnie wzmagający się eksport produktów hutniczych. Zainicjowany w 1933 r. eksport ten jest na najlepszej drodze swego rozwoju. Do artykułów, które w bieżącym roku wykazały spadek należy przedewszystkiem drzewo tarte — 147.816 t. (168.004 t.) Bardzo ładne rezultaty daje eksport głównie tranzytowej soli potasowej sowieckiej.

Z produktów hodowlanych rok bieżący przyniósł spadek: bekonów — 16.292 t. (18.247 t.), ptactwa bitego — 471 t. (819 t.), oraz szynek i innych pekl. — 1.668 t. (2.024 t.) Poważnie również obniżył się eksport ryżu wył. — 2.022 t. (637 t.) oraz nawozów azotowych (siarczanu amonu) — 9.257 t. (16.704 t.) Tyle odnośnie analizy obrotów dotychczasowych w porównaniu z 1934 r.

Na uzyskanie w miesiącu sprawozdawczym 639.836,7 ton op. obrotów zamorskich złożył się przywóz zamorski — 64.623 t., oraz wywóz zamorski — 575.213,7 t.

Import zamorski w miesiącu sprawozdawczym (64.623 t.) jest najmniejszym w ciągu całego b. roku. W porównaniu z ub. miesiącem r. b. (81.104 t.) miesiąc sprawozdawczy wykazuje 20,3%-owy spadek oraz 26,1% spadku w stosunku do września 1934 r. (87.444,7 t.)

Spadek importu zamor. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. sierpniem wywołany został przedewszystkiem pozycjami towarowemi: ryżu — 306 t. we wrześniu br. (7.408 w sierpniu br.), owoców świeżych — 938 t. (1.022 t.), kakao — 150 t. (190 t.), herbaty — 269 t. (677 t.), śledzi sol. — 1.480 t. (3.469 t.). rud różnych i wypałków pirytowych — 3.444 t. (17.830 t.), asfaltu — 184 t. (460 t.), tłuszczu zwierz. sur. — 495 t. (102 t.), tytoniu — 112 t. (247 t.), fosforytów — brak (1.595 t.), żużli Thomasa — 1.500 t. (7.700 t.). soli potasowej — 3.250 t. (3.445 t.), juty — 771 t. (1.290 t.). miedzi — 1.073 t. (1.659 t.), oraz samochodów, motocykli i części — 91 t. (104 t.) Do pozycyj towarowych

importu, które wykazały wzrost w mies. sprawozdawczym należą: owoce suszone — 524 t. (289 t.), herbata — 135 t. (74 t.), korzenie — 102 t. (48 t.), nasiona oleiste różne — 1.751 t. (1.270 t.), żywica — 673 t. (417 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 259 t. (224 t.), tran — 483 t. (191 t.), napoje alkoholowe i wina — 60 t. (19 t.), siarka — 467 t. (243 t.), przetwory chemiczne — 193 t. (164 t.), garbniki — 1.204 t. (1.086 t.), skóry — 2.276 t. (1.876 t.), bawełna — 7.001 t. (3.728 t.), szmaty — 1.017 t. (660 t.), kauczuk — 478 t. (394 t.), papier — 1.589 t. (1.431 t.), celuloza — 928 t. (553 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 953 t. (340 t.),

Z pośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny wzrost importu bawełny surowej. Według nieoficjalnych danych pewien wpływ wywarło tu skierowanie transportów bawełny dla Czechosłowacji przez Gdynię zamiast dotychczasowej drogi przez Triest. Byłby to niejako pierwszy wpływ wojny włosko - abisyńskiej na obroty portu gdyńskiego. Dobre rezultaty daje również import złomu żel., którego import w mies. sprawozdawczym wyniósł 24.653 t. wobec 15.129 t. w sierpniu rb. Świadczyłoby to o poprawie stanu zatrudnienia pracy hutnictwa polskiego. Pewnym odpowiednikiem tej sytuacji będzie poważne wzmożenie się eksportu produktów hutniczych.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

Import (tony).

	Wrzesień 1935	Wrzesień 1934
Ryż	306	45
owoce świeże	938	1.101
owoce suszone	524	19
konserwy owocowe	18	16
orzechy i migdały	6	10
kawa, kakao, herbata	554	729
korzenie	102	157
nasiona oleiste	1.751	9.680
żywica	673	802
śledzie świeże	161	149
śledzie solone	1.480	3.418
rudy różne i wypałki pirytowe	3.444	2.361
piryty	—	9.485
oleje	194	133
tłuszcze i oleje rośl.	259	367
tłuszcze zwierz. surowe	495	713
tran	483	319
asfalt	184	232
napoje alkohol. i wina	60	38
tytoń	112	395
siarka	467	107
przetwory chemiczne	193	200
farby	49	17
garbniki	1.204	489
fosforyty	—	12.622
żużle Thomasa	1.500	7.802
sól potasowa	3.250	—
skóry	2.276	2.352
wełna	1.026	556
odp. wełny	64	58
bawełna	7.001	4.971
odp. bawełny	58	28
len, konopie, sizal i inne wł. roślinne	75	41
juta	771	903
szmaty	1.017	631
kauczuk	478	481
wyr. gumowe	75	43
papier	1.589	151
papa i tektura	25	4
celuloza	928	189
żelazo sur.	124	—
metale różne	401	223
złom żelazny	24.653	22.435
miedź	1.073	622
cyna	32	47
cynk	19	—
wyr. żel. i metalowe	393	185
maszyny, apar. i części	258	116
części wagonów i lokomotyw	953	126
samochody i motocykle	91	28
różne	2.836	1.887
Razem	64.623	87.445

Eksport zamorski w miesiącu sprawozdawczym (575.213,7 t.) wykazuje 14,5-%owy spadek w porównaniu z ub. rekordowym miesiącem sierpniem r. b. (673.344,5 t.) oraz nieznaczny 4,1%-owy wzrost w stosunku do obrotów mies. września 1934 r. (552.515 t.) Ten poważny spadek eksportu zamorskiego w miesiącu wrześniu rb. w porównaniu z ub. mies. sierpniem spowodowała przedewszystkiem grupa wytworów mineralnych: węgla eksportowego — 439.185 t. (wobec rekordowych 515.140 t. w sierpniu rb), węgla bunkrowego — 28.195 t. (47.435 t.) oraz koksu — 24.444 t. (30.257 t.) Poza grupą mineralną uległy obniżeniu pozycje towarowe: bekonów — 2.071 t. (2.171 t.), jaj — 3.126 t. (4.108 t.), masła — 744 t. (872 t.), cukru — 8.133 t. (8.240 t.), sody — 602 t. (673 t.), soli potasowej — 200 t. (1.645 t.), tkanin — 517 t. (846 t.), drzewa tartego — 30.178 t. (33.449 t.), dykt i fornierów — 1.394 t. (1.851 t.), mebli giętych — 387 t. (427 t.), papy i tektury — 112 t. (156 t.), wyr. żel. i metalowych — 1.143 t. (1.394 t.), oraz materjałów nawierzchni kolejowej — brak (3.674 t.)

Bardzo natomiast liczny szereg pozycyj towarowych eksportu zamorskiego wykazuje wzrost we wrześniu rb. w porównaniu z ub. mies. sierpniem rb. Należą tu: cement — 1.404 t. (762 t.), sól — 75 t. (30 t.), przetwory mięsne — 381 t. (313 t.), makuchy — 1.260 t. (1.187 t.), melasa — 5.846 t. (brak w m. sierpniu), wytłoki buraczane — 452 t. (103 t.), karbid — 305 t. (brak w m. sierpniu), bale i słupy — 1.907 t. (288 t.), wyroby z drzewa — 454 t. (223 t.), klepki — 345 t. (47 t.), papier —

1.210 t. (1.009 t.), celuloza — 969 t. (683 t.), żelazo handlowe — 6.092 t. (4.546 t.), szyny kolejowe — 3.984 t. (3.129 t.), rury żeliwne i żelazne — 2.503 t. (2.338 t.), cynk — 1.225 t. (741 t.), oraz blacha cynkowa — 377 t. (201 t.)

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w mies. wrześniu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem 1934 r. poniższe zestawienie:

Eksport (tony).

	Wrzesień 1935	Wrzesień 1934
Zboże (żyto)	16	—
strączkowe	5	—
mąka ryżowa	400	110
mąka pastewna	102	400
mąka	25	145
ryż	15	—
słód	978	1.265
nasiona i rośliny	583	118
szynki i inne pekl.	89	106
bekony	2.071	1.521
ptactwo bite	58	146
jaja	3.126	1.790
masło	744	138
cement	1.404	877
sól	75	275
węgiel eksportowy	439.185	454.596
węgiel bunkrowy	28.195	19.080
koks	24.444	25.662
tłuszcze zwierz. surowe	138	35
przetwory mięsne	381	142
cukier	8.133	4.402
spirytus	—	157
makuchy	1.260	1.332
melasa	5.846	—
wytłoki buraczane	452	—
soda	602	1.468
salmiak	11	30
karbid	305	302
biel cynkowa	303	208
sól potasowa	200	—
saletra	5	2
nawozy azotowe (siarczan amonu)	—	3.300
skóry	55	72
tkaniny	517	552
bawełna i odpadki	156	24
bale i słupy	1.907	18
drzewo tarte	30.178	13.781
wyroby z drzewa	454	549
klepki	345	17
dykty i forniery	1.394	513
meble gięte	387	293
wyroby koszykarskie	27	70
papier	1.210	529
papa, tektura	112	115
celuloza	969	276
żelazo handlowe	6.092	—
metale różne	145	4.631
wyroby żelazne i metal.	1.143	2.430
szyny kolejowe	3.984	6.454
rury żeliwne i żelazne	2.503	1.417
cyna	1.225	722
blacha cynkowa	377	326
różne	2.889	2.099
Razem	575.214	552.515

Z pośród tych poz. eksportu zwraca uwagę 47,7%-owy wzrost wywozu węgla bunkrowego w mies. wrześniu 1935 r. w porównaniu z wrześniem 1934 r.; poważny 84,7%-owy wzrost wywozu cukru, 118,8%-owy wzrost wywozu tarcicy, oraz 77,5%-owy wzrost wywozu rur żeliwnych i żelaznych.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu, natomiast na wyjściu — spadek. Przyszło bowiem 420 statków (411) o pojemności 420.262 n. r. t. (419.748 n. r. t.), wyszło zaś 407 statków (429) o pojemności 409.604 n. r. t. (440.872 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-e miejsce, Polska — 2, Niemcy — 3, Norwegja — 4, Anglja — 5, Danja — 6, Stany Zjedn. A. P. — 7, Włochy — 8, Finlandja — 9, Grecja — 10 i t. d. wykazując korzystne przegrupowanie się Niemiec z 4-go miejsca (w sierpniu) na 3-e, na niekorzyść Anglji, która z 3-go miejsca (w sierpniu) zajęła obecnie 5-e. Podkreślić należy poważne przesunięcie się bander państw śródziemnomorskich: Włoch z 6-go miejsca (w sierpniu) na 8-e obecnie oraz Grecji z 5-go na 10-e.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni utrzymuje się powyżej 1.000 n. r. t. i wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 1.000,6 nrt. wobec 1.021,2 n. r. t. w sierpniu rb.

Poważnej obniżce uległa średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie z 46 (w sierpniu) na 39 (wrzesień).

Średni postój statku wyniósł 54,9 godzin wobec 55 godzin w sierpniu rb.

Ruch statków w miesiącu wrześniu br. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	52	58.727	49	56.745
W. M. Gdańsk	2	2.125	3	2.680
Anglja	25	40.480	22	39.870
Danja	44	30.515	40	28.479
Egipt	1	2.701	1	2.701
Estonja	5	2.045	6	2.426
Finlandja	18	19.049	18	19.050
Francja	2	9.214	2	9.214
Grecja	7	17.770	6	14.929
Hiszpanja	—	—	1	2.276
Holandja	7	6.095	7	6.095
Islandja	1	435	1	435
Łotwa	2	2.253	2	2.253
Niemcy	64	47.135	65	45.573
Norwegja	49	44.760	48	41.937

Rumunja	1	2.599	2	4.888
Stany Zjedn. Am. P.	7	22.022	7	22.022
Szwecja	127	90.752	119	84.929
Włochy	7	20.193	8	23.102
Z. S. R. R.	1	1.412	—	—
Razem	420	420.262	407	409.604

Ruch pasażerów w związku z zakończeniem się sezonu wycieczek morskich poważnie obniżył się. Przyjechało pasażerów ogółem 1.254 osób (w sierpniu 2.275), w tem: z Anglji — 109 osób, Argentyny — 3, Belgji — 17, Danji — 11, Estonji — 2, Finlandji — 27, Francji — 9, Holandji — 18, Łotwy — 177, Niemiec — 4, Norwegji — 3, Stanów Zjedn. Am. P. — 146, Szwecji — 2, Włoch — 690, oraz via W. M. Gdańsk — 36 osób. Wyjechało zaś 1.916 osób (w sierpniu 3.227), w tem: do Anglji — 57 osób, Finlandji — 1, Francji — 486, Holandji — 3, Niemiec — 1, Rumunji — 480, Stanów Zjedn. Am. P. — 711, wyspy Kanaryjskie — 2, Z. S. R. R. — 154, oraz via W. M. Gdańsk — 21 osób.

NOWY POLSKI MOTOROWIEC „PIONIER I" W GDYNI.

Przed kilku tygodniami zawiązało się w Gdyni nowe polskie przedsiębiorstwo żeglugowe pod firmą „Pionier" Sp. z o. odp. — Przedsiębiorstwo to nabyło niedawno w Finlandji statek motorowy ex „Njord", który otrzymał nazwę „Pionier I". Jest to jednostka zbudowana ze stali w r. 1919 w fińskiej stoczni Sandvikens Skeppsdocka A. B. — Helsinki, posiadająca pojemność 546 tonn rej. brutto, 264 tonn rej. netto, nośność ca 570 tonn DW., oraz wyposażona w podwójne dno i wzmocnienie przeciwlodowe, pozwalające na uprawianie żeglugi także w okresie zimowym. Dwa motory Bollindersa o łącznej sile 350 KM zapewniają statkowi temu szybkość 9 — 10 węzłów. Wymiary „Pioniera I" są następujące: długość 55 metrów, szerokość 8,90 metrów., zanurzenie 3,70 m. Jak widzimy więc jest to jednostka nowoczesna, która jako tramp może naszemu handlowi zamorskiemu oddać pewne usługi. Tego typu statki tj. mniejsze motorowce oraz szkunery motorowe ze względu na swe stosunkowo nieduże zanurzenie z łatwością docierają do mniejszych portów a nawet przystani rzecznych, do których nie mogą zawijać statki większe. Spełniają więc tem samem doskonale rolę instrumentu dowozowego zwłaszcza mniejszych partyj towarów, które dotąd z Gdyni i Gdańska wywoziły jedynie mniejsze statki obcych bander — z braku posiadania podobnych jednostek przez naszą marynarkę handlową. Załoga motorowca „Pionier I" składa się z 14 ludzi, w tem 4 oficerów oraz 10 marynarzy. Nadmienić przytem wypada, że załoga ta poza swą służbą ściśle morską, wykonuje także sztauerkę.

Jeśli chodzi o opłacalność statku, ze względu na istnienie wielkiej ilości mniejszych frachtów, które nie trudno stąd uzyskać zarówno do portów bałtyckich, jak i skandynawskich — nowemu polskiemu przedsiębiorstwu żeglugowemu rokować można dobre powodzenie i rozwój na przyszłość. Jako dowód świadczyć może już obecnie fakt szczęśliwego zapoczątkowania eksploatacji tego małego motorowca zagranicą. Dotychczas wykorzystano go w następujący sposób. Po dokonaniu zakupu statku w Helsinkach, gdzie uskuteczniono niezbędny remont, „Pionier I" otrzymał stamtąd ładunek 500 tonn drzewa z przeznaczeniem do Kopenhagi. — Z Kopenhagi do Gdyni zabrał natomiast ładunek ca 500 ton złomu żelaznego. Po wyładowaniu w swym porcie macierzystym udał się zkolei „Pionier" do Gdańska, gdzie przyjął na swój pokład ca 300 m³ drzewa brzozowego z przeznaczeniem do Rygi. W dalszym ciągu ma już zapewnione frachty Ryga — Wyborg (żyto), Wyborg — Odensee (drzewo), i t. d.

Do Gdyni przybył „Pionier I" dnia 3 bm. W czasie ładowania drzewa w Gdańsku, odbyło się w dn. 10 bm. uroczyste podniesienie bandery, w którem uczestniczyli m. in. dyrektor Departamentu Morskiego inż. L. Możdżeński, naczelnik wydziału żeglugowego M. P. i H. T. Ocioszyński, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, inż. St. Łęgowski, Naczelnik Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku kmdr. J. Poznański i szef pilotów gdańskich kmdr. Ziółkowski. Przemówienia okolicznościowe wygłosili założyciel i kierownik tow. „Pionier" por. mar. handl. W. Milanowski oraz dyr. inż. Możdżeński.

Kapitanem nowego polskiego motorowca polskiego jest por. żeglugi wielkiej Jerzy Świechowski, znany ze swego brawurowego przebycia Oceanu Atlantyckiego na yachcie „Dal" w r. 1933/34 z por. kawalerji Bohomolcem i śp. por. mar. handl. Witkowskim.

E. U.

Wiadomości z portu gdańskiego

PODPISANIE PROTOKÓŁÓW POLSKO-GDAŃSKICH.

W dniu 11 października br. podpisane zostały przez przedstawicieli Rządu Polskiego i Senatu W. M. Gdańska dwa protokuły, dotyczące najaktualniejszych zagadnień w stosunkach polsko-gdańskich.

Istniejąca od maja br. reglamentacja dewizowa w Gdańsku, jak wiadomo, odbiła się

w sposób w wysokim stopniu niekorzystny na obrocie handlowym polsko-gdańskim, jak również na obrocie tranzytowym przez port gdański. Reglamentacja dewizowa, sama w sobie zawierająca poważne utrudnienia dla obrotów handlowych wogóle, stosowana do tego w sposób rygorystyczny specjalnie w odniesieniu do obrotu towarowego pomiędzy Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem wymagała poważnych korektyw o ile nie było możliwem jej całkowite zniesienie, względnie zastąpienie zdeprecjonizowanej waluty gdańskiej walutą polską.

Protokuł w tej sprawie, podpisany w dniu 11 bm., dosłowne brzmienie którego podajemy niżej, może wpłynąć na złagodzenie wytworzonej przez reglamentację sytuacji tylko w tym wypadku o ile zawarte w nim ogólnikowe postanowienia będą w sposób lojalny liberalnie wprowadzone w życie.

Drugi protokuł, podpisany w tym samym dniu na razie w niczem nie zmienia istniejącego od 18 września 1933 roku położenia, gdyż zawarty wówczas układ polsko-gdański gwarantował portowi gdańskiemu pewne minimum przeładunków tak w imporcie, jak i w eksporcie, które to minimum, jak wiadomo, już w roku 1933 zostało przekroczone, a w roku 1934 uległo dalszym poważnym zmianom na korzyść portu gdańskiego. Rok bieżący, pomimo wstrząsów, jakie wywołać musiały w obrotach portowych zarządzenia dewizowe Senatu, nie wykazał odchyleń od zagwarantowanego minimum, spadek w eksporcie dotyczył przedewszystkiem przeładunków węgla, zaś import, jak wykazują dane statystyczne, nawet wzrósł poważnie. W tych warunkach spodziewać się należy, iż przewidziane w protokule rokowania mogą obracać się jedynie w zakresie zmian o charakterze technicznym, w niczem jednak nie powinny naruszać kształtowania się obrotów w porcie gdyńskim, lub uszczuplać jego stan posiadania.

Protokuł, dotyczący sytuacji walutowej w Gdańsku ma brzmienie następujące:

W wykonaniu protokułu z 8 sierpnia 1935 Rząd Polski i Senat W. M. Gdańska celem usunięcia ujemnego oddziaływania gdańskiej reglamentacji guldena na polski handel i ruch tranzytowy przez obszar Wolnego Miasta oraz swobodę obrotu gospodarczego między Polską a Gdańskiem uzgodniły co następuje:

1) Senat W. M. Gdańska dążyć będzie do możliwie szybkiego przywrócenia całej swobody obrotów pieniężnych pomiędzy Polską a Gdańskiem zgodnie z art. 195 ust. 3 umowy warszawskiej.

2) Istniejący na obszarze W. M. Gdańska stan zupełnej swobody obrotu dewizami dla celów polskiego handlu zagranicznego przez Gdańsk oraz dla celu tranzytu do i z innych państw, będzie utrzymany przez senat gdański niezależnie od pozostawienia w mocy na czas przejściowy reglamentacji guldena, przewidzianej w protokule z dnia 8 sierpnia 1935 r.

3) Na cele polskiego handlu zagranicznego przez Gdańsk oraz tranzytu do i z innych państw, będą przydzielane dewizy za guldeny w tych wypadkach, w których zachodzi potrzeba takiego przydziału.

4) Odnośnie sprowadzania towarów z Polski na czas przejściowy trwania reglamentacji guldena, senat W. Miasta: a) poweźmie wszystkie potrzebne zarządzenia, by utrzymać w miarę możności polskie dostawy na potrzeby W. Miasta w normalnych rozmiarach; b) nie będzie wykorzystywał reglamentacji guldena dla wydawania zarządzeń, które mogłyby spowodować skurczenie się tegoż obrotu towarowego; c) w swych rozporządzeniach i innych zarządzeniach, jak również przy ich praktycznem zastosowaniu (w szczególności przy przydziale dewiz) nie będzie stosował dyskryminacji w rozmaitych wypadkach na korzyść pewnych kategoryj firm, lub też pojedyńczych osób.

5) W celu usunięcia powstających trudności i przeszkód przy sprowadzaniu towarów polskich i przy dokonywaniu tranzakcyj w poszczególnych branżach, zostaną podjęte niezwłocznie rozmowy pomiędzy polskiemi i gdańskiemi organizacjami gospodarczemi.

6) W wypadkach, gdyby przeciwko sposobowi wykonywania postanowień zawartych w art. 2, 3 i 4 niniejszego protokułu powstały zastrzeżenia, będą one badane przez komisję parytetową w celu znalezienia praktycznego rozwiązania na drodze polubownej.

Protokuł drugi ma następujące brzmienie: przedstawiciele Rządu Polskiego i Senatu W. M. Gdańska uzgodnili co następuje:

1) czas trwania protokułu z dnia 18 września 1933 r. przedłuża się na dalszy okres czasu, t. zn. od 1 października 1935 do 30 września 1936 roku.

2) Zostaną podjęte niezwłocznie dalsze rokowania w sprawie protokułu z dnia 18 września 1935 r. Rokowania te winny być prowadzone w taki sposób, aby w miarę możności zostały ukończone przed końcem grudnia 1935 roku. Osiągnięte podczas tych rokowań porozumienie będzie niezwłocznie wprowadzone w życie. Rząd Polski zastrzega sobie poruszenie w tych rozmowach wszystkich tych kwestyj, które stoją w związku z obecną sytuacją gospodarczą Gdańska.

Celem przyspieszenia prac, poleca się już obecnie komisji, o której mowa w art. 4 protokułu z dnia 18 września 1933 , zestawienie i przedłożenie potrzebnego materjału statystycznego.

WIADOMOŚCI MORSKIE

ANGIELSKI WZÓR KLAUZULI RYZYKA WOJENNEGO.

Izba Żeglugowa Zjednoczonego królewstwa (Chamber of Shipping of the United Kingdom) poleca swoim członkom umieszczenie we wszystkich umowach frachtowych (czarterach) dwuczłonowej klauzuli wypracowanej przez Documentary Commitee tejże izby. Oto brzmienie klauzuli:

2) Nie podpisywać żadnych konosamentów, opiewających na którykolwiek port, będący pod blokadą. O ile port wyładowania został ogłoszony pod blokadą po podpisaniu konosamentów, lub o ile port, do którego statek otrzymał zlecenie wyładowania czy to przy podpisywaniu konosamentu czy też później jest takim portem, do którego wejście jest lub winno być zakazane przez rząd państwa, pod którego banderą statek żegluje lub zakazane przez jakikolwiek inny rząd, to armator winien wyładować towar w jakimkolwiek innym porcie, objętym tą umową frachtową (czarterem) jako zleconym przez frachtujących, o ile taki inny port nie jest portem pod blokadą lub portem zakazanym w powyżej wymienionem znaczeniu) i winien być uprawniony do pobrania frachtu tak, jak gdyby statek wyładował w porcie lub portach wyładunkowych, do których był pierwotnie przeznaczony.

2) Statkowi wolno wypełniać jakiekolwiek zlecenia lub dyrektywy dotyczące odjazdu, przybycia, kierunku drogi, portów zawijania po drodze, zatrzymań się, przeznaczenia, wydania towaru lub innych szczegółów tego rodzaju, nakazanych przez rząd państwa, pod którego banderą statek żegluje, lub przez jakikolwiek wydział (departament) tego rządu, lub przez osobę działającą lub zamierzającą działać z upoważnienia takiego rządu, lub przez jakikolwiek komitet lub osobę, mające w myśl przepisów o ubezpieczaniu statków od ryzyka działań wojennych, prawo wydawania takich zleceń lub dyrektyw. Jeśli wskutek tych zleceń lub dyrektyw cokolwiek zostanie wykonane lub niewykonane, to nie będzie uważane to za zboczenie i dostawa zgodnie z takiemi zleceniami lub dyrektywami ma być uważana jako wykonanie kontraktowej podróży i odpowiednio do tego ma być wypłacony fracht".

Jak widać z treści klauzuli ma ona związek ze sprawą sankcyj, pojętych jako szeroko zakrojona blokada: ułatwia ona przewożącemu omijanie jakichkolwiek portów, mogących być objętemi blokadą i zakazującemi przepisami jakiegokolwiek państwa dla swych statków (wykonywanie sankcyj) bez rezygnacji chociażby z części należności frachtowej.

ARMATORZY WINNI SIĘ ZABEZPIECZAĆ OD RYZYKA WOJNY.

Baltic & International Maritime Conference z siedzibą w Kopenhadze wydało cyrkularz zwracający uwagę swych członków na konieczność zabezpieczania ich interesów od ryzyka wojny i blokady, w związku z sytuacją dzisiejszą. Cyrkularz poleca w tym celu stosowanie klauzuli czarteru „Gencon", wypracowanej na podstawie doświadczeń wojny 1914-1918 roku. Prócz tego pożądane jest wprowadzenie klauzuli pokrywającej możliwości rekwizycji statków.

WSTĘPNA KONFERENCJA DLA RACJONALIZACJI MIĘDZYNARODOWEJ ŻEGLUGI — ODWOŁANA.

Sekretarjat międzynarodowej konferencji żeglugowej zmienił swój projekt zwołania drugiej wstępnej konferencji w Londynie w październiku r. b. Formalnym powodem jest nienadesłanie przez armatorów niektórych państw swych projektów racjonalizacji w ostatnim wyznaczonym terminie.

Prócz tego wskazuje się na obecną trudną sytuację polityczną, która niewątpliwie jest głównym powodem odroczenia na czas nieograniczony międzynarodowej konferencji. Niewątpliwie zmieniająca się wciąż sytuacja polityczna, odbijająca się w sposób zgóry nie dający się obliczyć na żegludze międzynarodowej, czyni sprawę wstępnej konferencji nierealną i niejasnem nawet jest czy sama konferencja wogóle się odbędzie.

NOWE OLBRZYMY OCEANICZNE NA WIDOWNI.

W związku z dyskutowanym ostatnio w Komisji Handlowej Senatu Stanów Zjednoczonych A. P. projektem ustawy o pomocy dla marynarki handlowej p. W. Chapman, b. Prezes United States Lines oraz inicjator budowy dwóch ostatnich wielkich statków pasażerskich typu kabinowców, wystąpił z inicjatywą uzyskania od Rządu Stanów Zjednoczonych subsydjum w wysokości 100 miljonów

dolarów na budowę dwóch nowych kabinowych „Superliners“. Mają one mieć wyporność 108.000 ton, osiągać szybkość 38 węzłów; długość tych „Superliners“ miałaby wynosić 1.250 stóp. Statki te miałyby tylko klasę kabinową, przyczem koszt przejazdu 1 osoby kalkulowałby się na 60 dolarów, małżeństwa bezdzietne płaciłyby nawet 50 dolarów.

O ile projekt ten zostanie zrealizowany, a jest on, jak słychać daleko zaawansowany i popierany przez amerykańskie sfery gospodarcze i polityczne, to wniesie znaczne perturbacje w obecny stan ruchu pasażerskiego przez Atlantyk. Nie jest wykluczone, że będzie stworzona specjalna kompanja dla eksploatacji tych jednostek. Przypomnieć sobie należy, że projektowane statki amerykańskie byłyby o połowę większe od będącego już w ruchu olbrzyma francuskiego „Normandie“ i wkrótce mającego być uruchomionym olbrzyma brytyjskiego Queen Mary, byłyby one również ośmiokrotnie większe od transatlantyków polskich „Piłsudski“ i „Batory.“

SPECJALNE URZĄDZENIE NIE POZWOLI „QUEEN MARY“ ZDERZYĆ SIĘ Z JAKĄKOLWIEK PRZESZKODĄ.

Angielska prasa podaje wiadomość o tem, że budujący się transatlantyk „Queen Mary“ będzie wyposażony w przyrząd absolutnie zabezpieczający okręt od możliwości zderzenia się z jakąkolwiek przeszkodą na skutek złej widoczności, nieuwagi i t. p.

Nowe urządzenie polega na zastosowaniu promienia elektrycznego, który będąc rzucony naprzód z dziobu okrętu wyczuwać będzie do odległości 2 mil morskich wszelkie przeszkody i sygnalizować ich obecność przy pomocy przyrządu ustanowionego na mostku kapitańskim. Ten ostatni przyrząd będzie posiadać równocześnie mechanizm, automatycznie poruszający dźwignię zmniejszającą znacznie szybkość biegu maszyn okrętu.

OBROTY PORTU SZCZECIŃSKIEGO Z ZAPLECZEM POLSKIEM.

Obroty portu szczecińskiego z zapleczem polskiem wykazują już od szeregu lat tendencję zniżkową. W przywozie do Szczecina drogą kolejową oraz drogą wodną śródlądową z polskiego obszaru celnego pierwsze miejsce zajmuje zboże, którego przywieziono w 1933 r. 118.852 t., zaś w r. 1934 według przypuszczalnych obliczeń (urzędowych statystyk dotychczas nie ogłoszono) ok. 45.000 ton. Przywóz innych artykułów z polskiego obszaru celnego przedstawiał się w 1933 r. następująco: mąka 2.198 t., drzewo, celuloza 1.675 t., węgiel 1.300 t. Przywóz innych towarów był stosunkowo niewielki. Ogólny przywóz w 1933 r. wyniósł 127.507 t.

Wywóz ze Szczecina drogą kolejową do obszaru celnego polskiego oraz drogą rzeczną do polskiej części dorzecza Warty i Noteci był w 1933 r. mniejszy niż w latach ubiegłych i wyniósł razem tylko 6.072 tonn.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

OBROTY TOWAROWE PALESTYNY Z POLSKĄ.

Handel zagraniczny Palestyny w I kwartale rb. znacznie wzrósł w porównaniu z I kwart. 1934 r., przyczem import wynosił: 4.387.239 Ł. P. (3.312.197 w I kw. 1934), a eksport: 2.783.834 Ł. P. (2.095.706 w I kw. 1934). Wzrósł więc zwłaszcza import, a jednocześnie nastąpiły przesunięcia w udziale poszczególnych krajów w obrotach handlowych Palestyny. Polska z 13 miejsca w rzędzie dostawców z kwotą — 87.966 Ł. P. w I kw. 1934 wysunęła się na 9 miejsce w 1935 r. z kwotą importu 149.008 Ł. P., wyprzedzając przywóz z Turcji. Egiptu, Włoch i Francji. Wzrost importu polskiego stanowił 68,8%, a udział w ogólnym przywozie w I kwart. r. b. wyrażał się cyfrą 3,4% (w I kwart. 1934 r. — 2,6%).

W zakresie eksportu z 16 miejsca w rzędzie odbiorców (7.816 Ł. P. w I kw. 1934) nastąpiło przesunięcie Polski na 7 miejsce — 55.314 Ł. P., co oznacza wzrost zakupów towarów palestyńskich o 600%, przyczem udział w eksporcie ogólnym wyniósł 2% (a 0,37% w I kw. 1934 r.)

Należy zaznaczyć, że szereg krajów importujących do Palestyny stale lub w pewnych okresach więcej niż Polska (np. Stany Zjedn. A. P., Czechosłowacja, Japonja, Turcja) bierze w eksporcie towarów palestyńskich minimalny udział. Na uwagę zasługuje pozatem znaczny spadek wywozu palestyńskiego do Niemiec i Włoch, wywołany stosowaniem ścisłej reglamentacji importu.

DOSTAWY PIERZA I PUCHU DO WIELKIEJ BRYTANJI.

Rynek angielski posiada dość ograniczone możliwości zbytu pierza gęsiego i puchu, płacąc ceny o ca 50% mniejsze niż rynki kontynentalne.

Głównymi dostawcami pierza gęsiego są Rosja i Czechosłowacja.

Na rynku znajdują się 3 gatunki „White“, „Halfwhite“ i „Grey“, przyczem stosunkowo najwięcej sprzedaje się „Grey“, za który cena wynosi ok. 1/9 za 1 lb w hurcie wraz z cłem.

Pierze gęsie dostarczane jest jako niemyte.

Na pierze kacze jest znacznie większy popyt aniżeli na pierze gęsie. Poza Anglją obsługują rynek jeszcze Chiny oraz Rosja. Towar musi być wolny od domieszek, jednak nie jest myty, a tylko sortowany na kolory: White i Coloured.

White kosztuje dzisiaj w hurcie ok. 1/4, Coloured zaś jest tylko o ca 1d tańszy.

Dozwolona jest domieszka 2 proc. piór grubszych (quills).

Obroty pierzem kurzem są duże. Głównie dostarczają pierze to na rynek angielski: Stany Zjednoczone, Rosja, Hiszpanja, Węgry i tak dalej.

Rozróżnia się następujące gatunki:

1) American Curled Chicken Feathers po 6d za 1 lb w hurcie.

Towar jest chemicznie czyszczony i kręcony, jednak koloru mieszanego. Jest to najdroższy gatunek.

2) American White Chicken F. po 4 d za 1 lb.

Towar jest czysto biały oraz myty, przyczem nie zawiera „quills".

3) American Western 1 Ch. F. po 2¾d za 1 lb. w hurcie, myty, koloru mieszanego.

4) Russian Cleaned po 2¼ — 2½d za 1 lb w hurcie, t. zw. „saltwashed", czyli czyszczony.

5) English — raw po 2d za 1 lb; zwykły angielski.

6) English — kosher po 1¼ d za 1 lb; koszerny; jest to typ najgorszy.

Pierze kurze nie może posiadać obcych domieszek, a eksporterzy powinni szczególnie wystrzegać się zanieczyszczeń jak np. sznurów, słomy, siana, papieru itd.

Towar nie powinien być poplamiony krwią.

Należy również zwrócić pilną uwagę, aby towar nie zmoknął, co powoduje wstrętny zapach, a na skutek czego pierze takie staje się niezdatnem do użytku.

Pierze kurze amerykańskie pakowane jest do bel prasowanych, przyczem 3 takie bele ważą ok. 1 t. Towar rosyjski nadchodzi w belach nieprasowanych wagi ok. 80 kg.

Naogół fabryki pierza w Anglji same czyszczą pierze kurze, wobec czego chętniej kupują pierze surowe.

Jakość polskiego pierza jest podobna do jakości towaru angielskiego, jednak ceny, jakie płacono za towar polski były niższe od angielskich. Przy przestrzeganiu wszystkich wyżej wymienionych warunków ceny za nasz towar powinny dorównać angielskim. Cło dla pierza wszelkiego wynosi 10% ad valorem.

SKRZYNKI DO OPAKOWANIA OWOCÓW W PORTUGALJI.

Portugalskie Ministerstwo Handlu i Przemysłu dekretem Nr. 24.305 z dnia 4. 8. 1934 r. opublikowanym w Diario do Governo Nr. I.—182 ustaliło standartowe wymiary na skrzynki do opakowania melonów eksportowych, dopuszczając do wywozu tylko owoce pakowane w skrzynie jednego z trzech rodzajów o następujących wymiarach wewnętrznych w milimetrach:

a) skrzynka na 4/6 melonów — 550 × 370 × 190
b) skrzynka na 8/10 melonów — 690 × 600 × 180
c) skrzynka na 12/15 melonów — 1070 × 490 × 170

Deszczułki na skrzynki mają być następującej grubości: na ścianki szczytowe — 14 do 16 m/m, na denko, boki i przykrywę — 7 do 9 m/m.

Skrzynki oznaczone literami b) i c) mają być podzielone wewnątrz na dwa lub trzy przedziały, w razie jeśliby melony miały być pakowane każdy oddzielnie, to każdy przedział ma być rozdzielony na następne 4 przedziały.

Melony winny być opakowane w wełnę drzewną.

Drzewo tarte grubości od 1 do 15 m/m opłaca cło p/g 89 poz. portug. taryfy celnej w wysokości 4,40 eskudów za metr sześcienny, zaś grubości od 15 do 35 m/m — p/g pozycji 88 taryfy — t. j. 3.00 eskudy za metr sześcienny.

Przy pobieraniu cła stosuje się mnożnik „złoty", który wynosi 24,45, prócz tego pobiera się dodatek 20 procentowy.

O przepisach powyższych należy dokładnie pamiętać przy składaniu ofert na skrzynki celem przystosowania swego artykułu do wymagań portugalskich.

TRAKTATY I UKŁADY HANDLOWE.

UKŁAD DODATKOWY POLSKO-CZECHOSŁOWACKI. Podpisany w dniu 5. 9. 35 r. protokół dodatkowy do traktatu z Polską został przez Czechosłowację prowizorycznie wprowadzony w życie, w związku z tem cła umowne z listy A i B układu zostały przedłużone do 30. 6. 36 r. Lista A — stawki celne przy imporcie do Czechosłowacji obejmuje pozycje: ex 598 c/1 — niedymiący kwas siarkowy, 600 m — saletra wapniowa i 617 — superfosfat.

Układ węglowy polsko - czechosłowacki został przedłużony na okres roczny t. j. do 31. 7. 36 r.

UKŁAD HANDLOWY POLSKO - RUMUŃSKI. Obowiązujący do 15. 12. 1935 r. układ handlowy z Polską został wymówiony z dniem 15. 9. 35 r. przez stronę rumuńską, pragnącą dostosować przyszłe porozumienie do nowych norm obecnego systemu handlu zagranicznego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 WRZEŚNIA 1935 ROKU.

ARGENTYNA. Wwóz absyntu został wzbroniony.

BELGJA. Komunikat oficjalny w prasie belgijskiej zapowiada ewentualność wprowadzenia zarządzeń represyjnych w stosunku do towarów kanadyjskich, o ile Kanada nie podda rewizji dotychczasowe-

go systemu zarządzeń celnych wobec towarów belgijskich.

Rozporządzenie z 21 września uzależnia przywóz opon gumowych od uzyskania licencji przywozowej.

Opłata od wystawienia zezwoleń przywozowych na pszenicę została ustalona na okres od 16 września do 15 października na 10 fr.

Z dniem 1 października zostały zniesione opłaty licencyjne na wyroby mięsne i wędliniarskie wymienione w pozycjach 210, 212, i 214 belgijskiej taryfy celnej.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Malta. Szczepionki i serum dla użytku weterynaryjnego zostały zwolnione od cła obwieszczeniem rządowem z 11-go września br.

COSTA-RICA. Przywóz niektórych rodzajów lamp został wzbroniony.

Dekret ogłoszony 24 sierpnia wprowadza zmiany w przepisach importowych dotyczących środków odżywczych dla dzieci.

EGIPT. Wprowadzony został 40% dodatek celny na towary włókiennicze pochodzenia japońskiego.

FINLANDJA. Rząd złożył w Parlamencie projekt zmian szeregu stawek celnych, a między innemi na żyto, mąkę pszenną i pszenicę, cukier, tekturę, blachę ocynkowaną, cement, kapsle zapalne oraz na klej żywiczny.

FRANCJA. W myśl dekretu z 2-go września i okólnika z 6-go września wszelkie pudełka metalowe winny być znakowane nazwą kraju pochodzenia.

Rozporządzenie z 16-go września ustala na okres roczny, poczynając od 1-go października br. cenę cukru służącą za podstawę do obliczania 6% podatku.

Dekretem opublikowanym 18 września została podwyższona stawka celna na trzonki i rękojeści drewniane do narzędzi rolniczych.

Generalna Dyrekcja Ceł ogłosiła wyjaśnienie taryfikacyjne dotyczące preparatów do barwienia szkła, emalji i ceremitu, „collargol'u" oraz „diethylenglycol'u" i podobnych preparatów chemicznych.

GWATEMALA. Dekret z 29 sierpnia stwarza nowe pozycje taryfy obejmujące cegłę zwykłą i mozaikową ze szkła oraz złożone przetwory chemiczne, oddzielnie niewymienione w taryfie.

HISZPANJA. Z dniem 11 września został wprowadzony tymczasowy zakaz przywozu grochu włoskiego (Kirchererbsen).

HOLANDJA. Poczynając od 1 września br. przestały obowiązywać ograniczenia kontyngentowe na biel cynkową i litopon.

Ochrona celna utrudnia możliwości zbytu.

IRLANDJA. Z dniem 27 sierpnia wprowadzony został zakaz przywozu paszy dla bydła w postaci produktów z orzechów kokosowych i ziemnych oraz mączki rybiej.

13 września rząd irlandzki wydał rozporządzenie wprowadzające ograniczenia kontyngentowe na przywóz wózków dziecinnych.

Wprowadzone zostały cła dodatkowe na nici i różne drewniane przybory sportowe.

Z dniem 7 września weszły w życie nowe cła na następujące towary: migdały, papę, niektóre wyroby z żelaza kutego, pokrycia podłóg i dywaniki korkowe oraz na nasiona traw.

Jednocześnie zostało zniesione cło na linoleum i ceratę.

KANADA. Została obniżona urzędowa ewaluacja wartości niektórych rodzajów obuwia gumowego.

ŁOTWA. Według prowizorycznych obliczeń dokonanych przez Komisję Walutową, wartość zapotrzebowania na towary zagraniczne w IV kwartale 1935 r. wynosi około 10 miljonów łatów. Przy kontroli zgłoszeń importowych stwierdzono naogół zwiększone zapotrzebowanie, które jednak nie odpowiada zwiększonym potrzebom rynku, lecz wynika z obawy, aby przy żądaniu właściwej ilości towaru nie skreślono pewnej części, a tem samem przyznano mniejsze kontyngenty przywozowe, dlatego też kupcy, asekurując się przeciw takim ewentualnościom, zgłosili większe zapotrzebowania. Na uwagę zasługuje fakt, że w branży tekstylnej udzielono takich pozwoleń przywozu, które nie pozostaną bez wpływu na ceny tkanin na rynku wewnętrznym. Jest to jakby zapowiedź akcji rządu przeciw miejscowemu przemysłowi tekstylnemu, który, wykorzystując ochronę celną i kontyngentową, wyśrubował niesłychanie ceny za swe wyroby, zresztą gatunkowo bardzo przeciętne.

MEKSYK. Cło na rury stalowe i żelazne o średnicy od 7 do 14 cm zostało obniżone z 7 na 4 centavos od kg.

NICARAGUA. Ostatnio wprowadzone zostały liczne zmiany taryfy celnej dotyczące głównie naczyń szklanych i żelaznych, wyrobów żelaznych, blachy, drutu, tkanin na worki i worków jutowych oraz papieru.

PALESTYNA. Według informacyj Board of Trade nie będą udzielane zezwolenia na przywóz pszenicy w okresie od października do grudnia włącznie br., za wyjątkiem 1500 ton miękkiej pszenicy.

PORTUGALSKIE POSIADŁOŚCI. Wyspy Zielonego Przylądka. Dekretem z dnia 5 września została wprowadzona zniżka cła na węgiel kamienny i oleje mineralne wwożone dla zaopatrywania statków.

RUMUNJA. Okólnik ministerstwa finansów z dn. 30 sierpnia wyjaśnia, że rury i wentyle sprowadzane przez spółki przemysłu naftowego opłacają cło według pozycji Nr. 1210.

Pojawiły się decyzje w sprawie taryfikacji tkanin apretowanych, kapsli z celofanu. serów Petits Gruyère, nici innych niż bawełniane, henny, kamfory i liści laurowych.

Okólnik ministerjalny z 30 sierpnia ustala taryfikację zamków błyskawicznych i „Pulmoserum Bailly".

EL SALVADOR. Kurs przeliczenia dolara amerykańskiego na monetę krajową dla wymiaru należności celnej został zwiększony z 2,20 col. na 2,50 col. za 1 dolara.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

W Kanadzie istnieje możliwość zbytu części do torebek damskich, dla dalszej przeróbki. P/25004/44/Ro.

Firma norweska interesuje się importem rur galwanizowanych do wodociągów o średn. 1½ do 2 cali. P/25138/48/Ro.

Na rynku angielskim istnieje możliwość zbytu inkubatorów, używanych do sztucznego wylęgu kurcząt. P/22167/45/Ro.

Firma amerykańska interesuje się importem garnków emaljowanych do kawy. (Coffe Pot). — P/23304/44/Ro.

Istnieje możliwość zbytu farb, lakierów, pokostu. emalji w Północnej Rodezji. P/19477/3/B.

Firma z Północnej Rodezji interesuje się importem pendzli, szczotek, naczyń emaljowanych, blaszanych i aluminjowych. P/23496/3/B.

Firma urugwajska poszukuje kontaktu z firmami polskiemi, wyspecjalizowanemi w następujących artykułach: żelazo, blacha ocynkowana, tkaniny bawełniane, przędza bawełniana, tkaniny wełniane, materjały budowlane, urządzenia sanitarne, urządzenia domowe, drzewo, posadzki i t. d. — P/23632/3A/M.

Firma belgijska poszukuje kontaktów z firmami polskiemi, wyrabiającemi materjały do oprawy książek, jak: papier introligatorski, płótno introligatorskie, pegamoid. P/24230/56/M.

Skóry na wierzchy i podeszwy do obuwia na większe dostawy do Włoch poszukiwane. P/24599/58/M.

Kołdry watowane, kryte satyną lub jedwabiem sztucznym, poszukiwane na eksport do Holandji. — P/24560/64/M.

Firma palestyńska interesuje się objęciem przedstawicielstwa polskiej fabryki. wyrabiającej krany wodne i wentyle. P/23994/21/Ro.

Firma palestyńska interesuje się importem z Polski pomp i zegarów wodnych. P/23994/21/Ro.

W Kanadzie istnieją możliwości zbytu hufnali (Horse Nails). P/24562/44/Ro.

Firma kanadyjska interesuje się importem z Polski następujących artykułów:

1) ozdoby choinkowe,
2) zabawki drewniane, papierowe, celuloidowe i gumowe,
3) wyroby papierowe, t. zw. karnawałowe,
4) przybory szkolne z drzewa jak piórniki, pióra, linijki,
5) strzelby, pistolety i zabawki drewniane dla dzieci,
6) albumy,
7) ognie sztuczne na choinki. P/25015/56/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ZWROTY TOWAROWE MOGĄ BYĆ ZAWSZE WYŁĄCZANE Z PODSTAW OPODATKOWANIA, BONIFIKACJE ZAŚ TYLKO TE, KTÓRE UDZIELONE ZOSTAŁY W TYM SAMYM OKRESIE PODATKOWYM.

Ustęp ostatni art. 5-ego ustawy o państwowym podatku przemysłowym zawiera postanowienie, na podstawie którego wyłącza się z podstaw opodatkowania między innemi zwroty towarów i bonifikacje, udowodnione prawidłowo prowadzonemi księgami handlowemi.

Rozporządzenie wykonawcze do tego przepisu (§:33) wyjaśnia, że bonifikacje t. j. obniżki ceny sprzedażnej, podlegają wyłączeniu z podstaw opodatkowania pod warunkiem, udzielania ich w tym samym okresie podatkowym, w którym dokonano odnośnych transakcyj sprzedaży. Pod powyższy przepis rozszerzający, drogą analogji, ustalonych przez N. T. A. zasad prawnych. odnoszących się do bonifikacji, władze skarbowe podciągały również zwroty towarowe, ograniczając wyłączanie z podstaw opodatkowania tych zwrotów do odnośnego roku podatkowego.

Tego rodzaju interpretacja władz skarbowych nie znajdywała swego uzasadnienia w ustawie o państwowym podatku przemysłowym, gdyż jak to wywodzi Najwyższy Trybunał Administracyjny, bonifikacja stanowi pewnego rodzaju zniżenie ceny zwyczajnej, czyli jest to opust przyznawany odbiorcy. Zwrot natomiast towaru ma lub może mieć cechę albo niedojścia do skutku transakcji handlowej, albo też późniejszego anulowania lub zmiany transakcji. Jeżeli zwrot towaru powoduje zwolnienie od dopełnienia obowiązku płatniczego lub obowiązek zwrotu pobranej należności za towar zwrócony, to w skutkach prawnych i gospodarczych nie różni się on od umowy kupna — sprzedaży, zawartej pod warunkiem zawieszającym lub rozwiązującym, a to w zależności od tego, czy adresatowi dostarczono towaru na zamówienie z zastrzeżeniem prawa zwrotu, czy też bez zamówienia lub bez wspomnianego zastrzeżenia, a zwrot towaru jest uzasadniony z innych przyczyn.

Jeżeli przyjęciu towaru zwróconego towarzyszy zwrot należności lub umorzenie roszczenia o należność jeszcze niezapłaconą, to pod względem podatkowym uzasadnione jest wyłączenie z podstaw opodatkowania odnośnego ekwiwalentu pieniężnego za towar zwrócony właśnie z uwagi na możliwość powtórnego opodatkowania tego ekwiwalentu przy ponownej sprzedaży tego towaru. Bonifikaty natomiast powodują jedynie zmianę wysokości konkretnej należności za towar sprzedany, a zatem nigdy nie mogą odgrywać roli w ramach zagadnienia podwójnego opodatkowania — ekwiwalentu za ten sam towar u tego samego przedsiębiorcy. Należność ekwiwalentowa za towar zwrócony nie ma przeto nic wspólnego ze zniżką ceny, ona skutkiem uzasadnionego lub przynajmniej uznanego przez strony zwrotu towaru przemienia się w „nienależność" zaczem płaszczyzna rozważań prawnych nie pokrywa się z założeniami, na których podstawie zapadły

wyroki N. T. A. w sprawie wyłączenia z podstaw opodatkowania bonifikat.

Zwroty towarowe zatem należycie udowodnione ulegają wyłączeniu z podstaw opodatkowania, czyli nie stanowią części obrotu podatkowego bez względu na to, czy są związane z transakcjami dokonanemi w bieżącym roku podatkowym, czy też z transakcjami, pochodzącemi z lat poprzednich.

Bonifikacje z ceny fakturowej również nie stanowią części składowej obrotu, o ile przedsiębiorstwo udowodni je prawidłowo prowadzonemi księgami handlowemi oraz o ile obniżka ceny (bonifikacja) została uskuteczniona w tym samym okresie podatkowym, co transakcja sprzedaży.

MIKO.

WAŻNY OKÓLNIK MINISTERSTWA SKARBU.

Ministerstwo Skarbu wydało w dniu 17 września br. okólnik do wszystkich Izb Skarbowych, Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego i wszystkich Urzędów Skarbowych w sprawie ułatwienia kontaktu ludności z naczelnikami urzędów skarbowych oraz w sprawie uczestniczenia naczelników urzędów skarbowych w zjazdach i zebraniach organizacyj gospodarczych.

Okólnik ten brzmi:

Celem utrzymania bliższego kontaktu między odpowiedzialnymi kierownikami władz skarbowych a ludnością, również z miejscowości bardziej odległych od siedziby urzędu Ministerstwo Skarbu nakłada na PP. Naczelników urzędów skarbowych obowiązek poza osobistem przyjmowaniem interesantów w urzędzie skarbowym w ciągu przynajmniej 3 godz. we wszystkie dni pełnienia służby w siedzibie urzędu także obowiązek wyjazdów do ważniejszych ośrodków, położonych w okręgu urzędu, celem przyjmowania tam interesantów. Przyjazdy takie w odstępach 2-tygodniowych lub miesięcznych, a ewent. nawet i kwartalnych, w zależności od ważności ośrodka i frekwencji interesantów, mające miejsce w dniach zgóry oznaczonych i podanych do wiadomości publicznej w sposób praktykowany w tej miejscowości — ze wskazaniem również lokalu przyjęć, umożliwią widzenie się z naczelnikiem urzędu i osobiste wyłuszczenie mu prośby nawet najuboższym płatnikom. Naczelnik Urzędu będzie miał przytem możność zbadania odrazu na miejscu słuszności twierdzeń petentów i ich stanu majątkowego, co ułatwi mu wydanie właściwej decyzji.

Zaznacza się, że przyjmowanie interesantów powinno się odbywać w lokalach urzędowych miejscowych zarządów gminnych lub też urzędów państwowych, z któremi w tej sprawie należy się uprzednio porozumieć.

PP. Naczelnicy urzędów do kontroli wyjazdów do innych miejscowości celem załatwiania tam interesantów, powinni prowadzić dziennik wyjazdów, w którym poza godziną rozpoczęcia i ukończenia przyjmowania interesantów mają notować wszystkich zgłaszających się petentów, treść ich próśb i wydane decyzje, a to celem wykonania ich następnie przez urząd. Ponadto w dzienniku tym należy notować inne czynności urzędowe, spełnione w tej miejscowości, gdyż czas wolny od przyjęć interesantów powinien być użyty na lustrację przedsiębiorstw lub załatwianie innych czynności urzędowych.

Do zacieśnienia stosunków między ludnością a władzami skarbowemi przyczyni się też branie udziału przez naczelników urzędów w zjazdach i zebraniach organizacyj gospodarczych (kupieckich, rzemieślniczych, rolniczych itp.) Na zjazdach i zebraniach takich — zazwyczaj są poruszane — w ostatnich zwłaszcza latach — sprawy podatkowe i to niejednokrotnie w sposób mało objektywny. Obecność PP. Naczelników Urzędów Skarbowych na zjazdach pozwoli odrazu na miejscu wyjaśnić wiele spraw i wykazać niesłuszność wielu zarzutów. To też Ministerstwo Skarbu poleca, aby PP. Naczelnicy urzędów skarbowych w razie otrzymania zaproszenia zawsze brali udział osobiście w zjazdach i zebraniach organizacyj gospodarczych, na których mogą być omawiane sprawy podatkowe, w wypadku zaś niemożności osobistego przybycia na zjazd lub zebranie, aby delegowali swych zastępców (§ 9 ust. 2 i p.)

Podpisano: Podsekretarz Stanu:
(—) W. Staniszewski.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

PORT RYBACKI W WIELKIEJ WSI. — PLAN BUDOWY.

W tych dniach miało nastąpić w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w Warszawie otwarcie ofert na budowę portu rybackiego koło Wielkiej Wsi kosztem 3 milj. złotych. Sprawa tej budowy, rozważana oddawna, wychodzi więc ostatecznie na porządek dzienny.

Studja i plany portu rybackiego pod Wielką Wsią zostały przeprowadzone i opracowane jeszcze przed początkiem obecnego kryzysu i wyłącznie ogólna dekonjunktura opóźniła realizację jego budowy.

Port położony będzie na wielkiem morzu, na którem nie posiadamy nietylko żadnego portu, ale nawet jakiegokolwiek schroniska

dla kutrów, lub nawet łodzi. Wygładzony otwarty brzeg wprawdzie nie pozwala na stworzenie mniejszego schroniska, któreby i zapiaszczało i co najważniejsza, w prawdziwie trudnych wypadkach, przy fali od strony morza nie byłoby dostępne dla chcących się schronić statków rybackich. Port więc musi być należycie osłonięty od wielkiej fali i winien wysuwać się w morze conajmniej do linji 6-metrowej głębokości.

Rybołówcza ludność naszego wybrzeża w jego zachodniej części jest upośledzona, nie mogąc rozwijać należycie swych połowów na morzu. Dotyczy to części brzegu od Jastarni do ujścia Piaśnicy na granicy niemieckiej. Pośrodku tego odcinka leży Wielka Wieś.

Jeszcze inne względy przemawiają za Wielką Wsią: wysunięty dalej na zachód port byłby się znajdował na wybrzeżu, które już samo jest mocno atakowane przez wiatry zachodnie i północno-zachodnie, przypominając położone dalej wybrzeże poza granicą niemiecką. Tam istnieje szereg portów niedostępnych przy silniejszych wiatrach z morza, co się tłumaczy nietylko nieznacznem wysunięciem tych małych portów w morze i otwarciem ich wjazdów ku zachodowi, lecz przedewszystkiem zwróceniem linji wybrzeża ku północnemu zachodowi wydłużonym otwartym frontem, co utrudnia zastosowanie wjazdów inaczej zorjentowanych.

W miejscu obranem na port pod Wielką Wsią linja wybrzeża już jest nieco osłonięta od zachodnich wiatrów przez masyw i stromy brzeg Jastrzębiej Góry i linja wybrzeża zaczyna być zorjentowana ku NO.

Pozwala to liczyć na mniejsze parcie prądu bocznego, mniejsze zapiaszczanie portu i umożliwia urządzenie wjazdu zorjentowanego ku wschodowi i nawet ku SO.

Z tych założeń port w zmienionym nieznacznie pierwotnym planie pochodzącym od prof. inż. Rybczyńskiego ma główną osłonę w postaci łukowatego mola zachodniego, wysuwającego się w morze półkolem, zakręconem ku wschodowi, o długości 738 metrów. Na wysokości jego końca od linji wybrzeża wystawać będzie krótsze znacznie (320 metrów) molo wschodnie, tak że między obydwoma będzie przejście otwarte ku OSO. o szerokości 60 metrów. Odstęp między molami na brzegu, a tem samem i długość portu wzdłuż brzegu licząc będzie 500 metrów.

Ażeby sparaliżować kołujący ruch fali przedostającej się mimo wąskiego wejścia do portu wzdłuż wewnętrznej ściany mola zachodniego zbudowane zostanie jako odgałęzienie tego molo jeszcze dość długie, niewysokie molo wewnętrzne, które stworzy wraz z molo zachodniem rodzaj zatoki skierowanej otworem do wejścia do portu, służącej jako amortyzator rytmicznego ruchu fal rozchodzącego się od wejścia wgłąb portu.

W użytkowanej części portu, przylegającej do linji brzegu, objętej molami, zbudowane będą cztery mola prostopadłe do brzegu. Trzy z nich, o długości 100 metrów i szerokości 5 metrów każde, będą służyły jako przystanie dla statków rybackich, czwarte, o długości 120 metrów i szerokości 12 metrów, będzie służyło za przystań dla statków przybrzeżnej żeglugi. To ostatnie molo będzie najbliższe zewnętrznego mola wschodniego.

Ogólna powierzchnia portu obejmie około 14 hektarów. Wzdłuż linji brzegu prowadzić będzie bocznica kolejowa o długości ok. 600 metrów.

Budynek administracji portu już istnieje: został on zbudowany kilka lat temu w miejscu, gdzie się rozpoczynać ma od linji brzegu molo zachodnie.

Budowa tego portu ma znaczenie nietylko dla miejscowych rybaków zachodnich obwodów rybackich, lecz również dla wszystkich rybaków, wyjeżdżających na dalsze połowy, jako schronisko, miejsce zaopatrywania się w żywność i paliwo, ewent. miejsce wysyłki ryby. Budowa portu okaże kardynalne wsparcie dla połowów t. zw. bornholmskich i wszelkich dalekich połowów w kierunku NW. i W. rybaków całego wybrzeża.

Prócz tego port przyczyni się do ożywienia przepięknego zewnętrznego wybrzeża naszego morza, ułatwiając żeglugę przybrzeżną.

Niewątpliwie już pierwsze lata eksploatacji portu rozwiną przed nim jeszcze i dalsze możliwości, o których teraz, gdy nawet nie jest jeszcze oddane zamówienie wykonywującej firmie, mówić przedwcześnie. Jedno stwierdzić wypada: że sprawa budowy tego portu jest już najzupełniej dojrzała i byłoby to z wielką szkodą dla spraw rybołówstwa morskiego i dalekomorskiego bałtyckiego w szczególności oraz dla rozwoju ekonomicznego wybrzeża, gdyby sprawa ta jeszcze raz została odłożona ad calendas graecas.

KRONIKA.

— **TARGOWA HALA DLA RYB MORSKICH NA RYNKU GDYŃSKIM.** Wybudowana przez Morski Instytut Rybacki targowa hala dla ryb morskich na rynku w Gdyni, została komisyjnie oddaną Komisarjatowi Rządu w środę 2 października. Jest to hala drewniana, kryta podwójną papą, posiadająca dookoła 24 okien. Długość hali 20 metrów, szerokość 6 i pół m, wysokość 4 i pół m. Podłoga z płyt trotuarowych. Wzdłuż przejścia po prawej stronie znajduje się 12 stołów obitych blachą cynkową, po lewej stronie 11 stołów i komórka gospodarcza. Na stronie zewnętrznej 20 metrowej ściany umieszczono napisy propagandowe: **Ryby morskie — tanie — zdrowe — pożywne,** na przeciwległej ścianie: **Jedz ryby, a będziesz zdrów jak ryba.** Na drzwiach wejściowych umieszczono wezwanie: **Kup ryby — tanie zdrowe.**

Wewnątrz hali zajmuje stale miejsce dwunastu handlarzy sprzedających ryby przez cały tydzień. W środy i piątki przychodzi około 20 rybaczek oraz

handlarze z rybą słodkowodną, tak że w tych dniach hala okazuje się zamałą i ryby słodkowodne muszą być nadal sprzedawane pod gołem niebem. Prócz tego pod gołem niebem sprzedaje się w dalszym ciągu ryby wędzone i solone śledzie. Opłata za korzystanie z hali targowej wynosi od handlarza 90 gr dziennie, od rybaczki od 30 do 50 gr; zależnie od ilości towaru.

Należy również podkreślić, że z braku funduszów. obecna hala targowa dla ryb morskich niema jeszcze instalacji wodociągowej, ani też kanalizacji, które bezwzględnie zaprowadzone być muszą z nastaniem wiosny.

— **OTWARCIE OFERT NA BUDOWĘ STATKU DOZORCZEGO.** Na rozpisany poprzednio przetarg na budowę statku dozorczego dla straży rybackiej, odbyło się w ubiegłym tygodniu otwarcie ofert w Morskim Urzędzie Rybackim. Nadesłano pięć ofert z czego dwie krajowe (Stocznia Gdyńska i Państwowe Zakłady Inżynierji w Modlinie), oraz trzy zagraniczne: z Niemiec, Danji i Finlandji. Decyzja oddania budowy statku nastąpi w Min. Przemysłu i Handlu w Warszawie.

Dotychczasowe statki dozorcze polskiego rybołówstwa morskiego: „Gazda" w Gdyni i „Tryton" w Helu, są już ze względu na małą szybkość niewystarczające dla bieżących potrzeb. Nowy statek dozorczy będzie miał 18 metrów długości i rozwinie szybkość dziesięciu mil na godzinę. Koszt budowy wyniesie około 100 tysięcy złotych.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	21. 10.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	23. 10
s/s CIESZYN*	28. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	30. 10.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s ESCHENBURG	18. 10.
		co 2 tygodnie	s/s IMATRA	24. 10.
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	21. 10.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	23. 10
s/s CIESZYN*	28. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	30. 10.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s MAGNUS	27. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	27. 10.
s/s SKJOELD	10. 11.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	10. 11.
		ŁOTWA		
s/s HERO*	21. 10.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	21. 10.
s/s ACHILLES*	28. 10.	co tydzień	s/s ACHILLES*	28. 10.
		Ryga		
s/s MAGNUS	27. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	27. 10.
s/s SKJOELD	10. 11.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	10. 11.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	27. 10.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	30. 10.
	10. 11.	co 2 tygodnie		13. 11.
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s FALKEN	27. 10.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	30. 10.
	10. 11.	co 2 tygodnie		13. 11.
s/s MARIEHOLM*	26. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	29. 10.
	5. 11.	co 8 dni		8. 11.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
—		co tydzień	—	
s/s MAGNUS	27. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	28. 10
s/s SKJOELD	10. 11.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	10. 11.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	27. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	29. 10.
	10. 11.	co 10 dni		12. 11.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	26. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	29. 10.
	5. 11.	co 10 dni		8. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	16. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	16. 10.
	30. 10.	co 2 tygodnie		30. 10.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	21. 10.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	21. 10.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s ALBERT	19. 10.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s ALBERT	19. 10.
s/s TCZEW	22. 10.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s TCZEW	22. 10.
s/s VICTOR	26. 10.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s VICTOR	26. 10.
s/s OLGA	29. 10.	2 razy w tygodniu	s/s OLGA	29. 10.
		Bremen		
s/s HERO*	21. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	21. 10.
s/s ACHILLES*	28. 10.	co tydzień	s/s ACHILLES*	28. 10.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	16. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN	17. 10.
	23. 10.	co tydzień		24. 10.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	29. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	29. 10.
	12. 11.	co 2 tygodnie		12. 11.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BRISK	21. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BRISK	21. 10.
s/s AKERSHUS	28. 10.	co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHUS	28. 10.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	22. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	28. 10.
s/s LUNA	5. 11.	co 2—3 tygodnie	s/s LUNA	11. 11.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	21/23. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	24. 10.
	4/6. 11.	co 2 tygodnie		7. 11.
s/s BALTONIA*	28/30. 10.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA*	17. 10.
		co 2 tygodnie		31. 10.
		Hull		
s/s LWÓW*	21/23. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	24. 10.
s/s LUBLIN*	4/6. 11.	co tydzień	s/s LUBLIN*	31. 10.
		Manchester/Liverpool		
s/s UFFE	16. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s UFFE	16. 10.
s/s HINDSHOLM	23. 10.	co 1—2 tygodnie	s/s HINDSHOLM	23. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s MAJORCA	18. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAJORCA	19. 10.
s/s HELDER	25. 10.	co tydzień	s/s HELDER	26. 10.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s VESTA	21. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s VESTA	21. 10.
s/s AJAX	28. 10.	co tydzień	s/s AJAX	28. 10.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	15. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	16. 10.
s/s PUCK	22. 10.	co tydzień	s/s PUCK	23. 10.
s/s JUNO	17. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s JUNO	17. 10.
s/s FORTUNA	24. 10.	1—2 razy w tygodniu	s/s FORTUNA	24. 10.
s/s NIOBE	28. 10.		s/s NIOBE	28. 10.
s/s BUTT	21. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT	21. 10.
s/s WIBORG	ok. 20. 10.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 20. 10.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	15. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	16. 10.
s/s HEL	22. 10.	co tydzień	s/s HEL	23. 10.
s/s BUTT	21. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT	21. 10.
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co tydzień	—	
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	22. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA	26. 10.
	5. 11.	co 2 tygodnie		9. 11.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s MAGNUS	27. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	28. 10.
s/s SKJOELD	10. 11.	co 2—3 tygodnie	s/s SKJOELD	10. 11.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)	s/s LARACHE	24. 10.
s/s LARACHE	24. 10.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	8. 11.
			s/s MELILLA	22. 11.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morską (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
	Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo	
s/s SCANDINAVIA 23. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s CATANIA 30. 10.
s/s IBERIA 25. 11.	co 2 tygodnie	s/s CASTELLON 31. 10.
	Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s MASSILIA 8. 11.
	Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles	
s/s TOMSK 17. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s TOMSK 17. 10.
s/s TULA 7. 11.	co miesiąc	s/s TULA 7. 11.
	Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo	
s/s CITTA DI BERGAMO 12/15. 11.	*(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO 25/30. 11.
	PORTY LEWANTU	
	Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa	
s/s SMALAND* 19. 10.		
m/s VINGALAND* 4. 11.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	m/s VINGALAND 4. 11.
m/s VASALAND* 9. 11.	co 1—4 tygodnie	m/s VASALAND 9. 11.
	Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth	
—	*(Rummel & Burton)*	s/s FREDNES 4. 11.
	co 3 tygodnie	s/s SONGDAL* 21/26. 11.
	Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth	
	(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)	s/s SARMACJA 21/22. 10.
m/s LEWANT* 10. 11.	co 5 tygodni	s/s LEWANT 11/13. 11.

B. Porty dalsze

	Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)	
s/s CITY OF FAIRBURY* 19. 10.	*(American Scantic Line)*	s/s ARGOSY* 17. 10.
s/s SCANSTATES* 26. 10.	co tydzień	s/s SAGAPORACK* 24. 10.
s/s SCANPENN* 3. 11.		s/s CITY OF FAIRBURY* 1. 11.
	New York — Halifax	
m/s PIŁSUDSKI* 1. 11.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI* 4. 11.
26. 11.	co 2—4 tygodnie	30. 11.
	Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma	
s/s LARACHE 24. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s LARACHE 24. 10.
s/s SEVILLA 5. 11.	co 2 tygodnie	s/s TANGER 8. 11.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN 17. 10.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires**	m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN 28. 10.
s/s SANTOS 9. 11.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—
	co 3 tygodnie	
	(Bergenske Baltic Transports Ltd)	
s/s MERCATOR 29. 10.	co 2 tygodnie	s/s AURA 18. 10.
s/s BORE VIII 14. 11.		s/s SALTA 25. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KAAPAREN	21. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	m/s KAAPAREN	21. 10.
m/s HAMMAREN	28. 11.	co miesiąc	m/s HAMMAREN	28. 11.
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	s/s CITY OF PERTH	19. 10.
s/s TITAN	2. 11.	co 3 tygodnie	s/s TITAN	9. 11.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
		(Bergenske Baltic Transports Ltd.)	s/s NANKING	29. 10.
—		co miesiąc	m/s TIRADENTES	16. 11.
			s/s RINDA	16. 12.
		PORTY GULFU		
m/s TROLLEHOLM	17. 10.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s TOLEDO	28. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s VASAHOLM	21. 10.
m/s STUREHOLM	2. 11.	co 10 dni na wejściu		
m/s TORONTO	12. 11.	co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
s/s CARDONIA	11. 11.	co miesiąc	s/s CARDONIA	11. 11.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek, kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

17 października:

m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN, lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, PAM.
m/s TROLLEHOLM lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.
s/s ARGOSY lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, Filadelfji i Bostonu, Amer. Sc. Line.
s/s JUNO lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Wolff.
s/s MAIRO z ładunkiem śledzi, Bergenske.
s/s KRAKÓW po węgiel, PAM.
s/s ASPOE po węgiel, Bergenske.

18 października:

s/s AURA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s MAJORCA lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
s/s ESCHENBURG lin. dodatk. po ładunek do Kotki i Wiborga. Lenczat.
s/s SODERHAMN po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.
s/s LIBRA po węgiel, PAM.
s/s VESTANVIK po węgiel, Bergenske.
s/s EOS po węgiel, Bergenske.

19 października:

s/s CITY OF FAIRBURY lin. z N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga dla wyładow., American Sc. Line.
s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wyład. i ład., Prowe.
s/s SMALAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Pol.-Lewant.
s/s LYSAKER I po węgiel, Bergenske.

20 października:

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.
s/s MAURITZ z ład. rudy żelaznej, Behnke & Sieg.
s/s HEROS po węgiel, Bergenske.
s/s Wm. Th. MALLING po węgiel, Bergenske.

21 października:

s/s SARMACJA lin. po ładunek do portów Lewantu, Rothert & Kiłaczycki.
s/s VESTA lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s LECH lin. (lub 23-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LWÓW lin. (lub 23-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s BRISK lin. wsch. norweskiej dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.
s/s LAERTES lin. Dalekiego Wschodu po bunker, PAM.

s/s HERO lin. z Bremy dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s JOH. C. RUSS lin. po ładunek do Finlandji, Lenczat.
s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.
m/s VASAHOLM lin. po ładunek do portów Gulfu, Bergenske.
s/s START po węgiel, Bergenske.
m/s KAAPAREN lin. z portów południowej i zach. Afryki dla wyład. i ładowania, Bergenske.

22 października:

s/s WARSZAWA lin. z Havre i Dover z pasażerami i towarami, Polbrit.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s JAEDEREN lin. zach. norweskiej dla wyładowania. Bergenske.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s TRIO po węgiel, Rummel & Burton.

23 października:

s/s HINDSHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s I. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s GLÜCKAUF po węgiel, Bergenske.

24 października:

s/s SAGAPORACK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, Filadelfji i Bostonu, American Scantic Line.
s/s LARACHE lin. z portów Maroka i Portugalji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

25 października:

s/s SALTA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s SCANDINAVIA lin. z portów Hiszpanji i Włoch dla wyładowania, Bergenske.
s/s HELDER lin. z Leith/Grangemouth dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s PINNAU po ładunek całookrętowy, Bergenske.
s/s POZNAŃ po węgiel, Rummel & Burton.

26 października:

s/s MARIEHOLM ze Stockholmu, Kalmaru, Karlskrony i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s SCANSTATES lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s VICTOR lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s ARNIS po węgiel, PAM.
s/s KRAKÓW po węgiel, PAM.